x961118341

I. S. E. G.
Biblioteca
H£595.8.C67
50352
2001

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO

I. S. E. G. BIBLIOTECA

O TRANSPORTE NO ATLÂNTICO AS FROTAS DO AÇÚCAR (1580-1663)

Maria Leonor Freire Costa

Dissertação de Doutoramento a apresentar no Instituto Superior de Economia e Gestão para obtenção do grau de Doutor em História Económica e Social

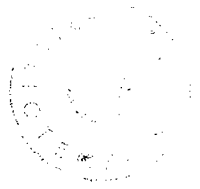
Orientador: Professor Doutor Joaquim Antero Romero Magalhães

Juri

Presidente: Reitor da Universidade Técnica de Lisboa

Vogais: Professor Doutor Joaquim Antero Romero Magalhães
Professor Doutor Luís Filipe Alencastro
Professor Doutor Nuno João de Oliveira Valério
Professora Doutora Maria Manuela Ferreira Marques Rocha
Professora Doutora Rita da Conceição Cardoso Martins de Sousa

LISBOA
2001



O Transporte no Atlântico: As Frotas do Açúcar (1580-1663)

Aos meus pais, à Bárbara e ao Carlos

ÍNDICE GERAL

ABREVIATURAS ---------- pág. 5

INTRODUÇÃO ---------- pág. 7

PARTE I

Capítulo I – O Brasil e os Portos de Tráfico do Reino ---------- pág. 27
1- O porto e as instituições ---------- pág. 30
2- Lisboa e o tráfego brasileiro: as conjunturas ---------- pág. 48
3- Hierarquia e complementaridade portuárias ---------- pág. 71
4- Hierarquia portuária e conjunturas ---------- pág. 89

Capítulo II – O Brasil e a Europa: circuitos de reexportação ----- pág. 101
1- As marinhas estrangeiras e comunidades mercantis ---------- pág. 104
2- A reexportação: a praça do Porto ---------- pág. 126

Capítulo III - A Frota e a Navegação ---------- pág. 149
1- A procura de transporte ---------- pág. 152
2- A oferta de transporte ---------- pág. 162
2.1- A estrutura da frota ---------- pág. 166
2.2- Os regimes de navegação: risco e "custos de protecção" --------- pág. 194

Capítulo IV – A Economia do Transporte ---------- pág. 221
1- Para o estudo da economia do transporte ---------- pág. 223
2- A organização do transporte: a celebração de um contrato ------ pág. 234
3- Rotas e produtos ---------- pág. 256
3.1- As viagens ---------- pág. 256
3.2- Escalas e cargas ---------- pág. 262
3.3- Redes mercantis ---------- pág. 275
3.4- Taxas de utilização ---------- pág. 292
4- Os custos ---------- pág. 314
4.1- O tempo em porto ---------- pág. 314
4.2- A tripulação ---------- pág. 330

4.3- Os navios ---------- pág. 347
5- As receitas: a taxa de frete e de avarias ---------- pág. 355
6- Para um balanço da economia do transporte ---------- pág. 366

Capítulo V – Navios de Açúcar: Propriedade e Portos de Armação ---------- pág. 375
1- Transporte e tráfico: dois níveis de negócio ---------- pág. 377
2- A propriedade ---------- pág. 381
2.1- Proprietários e armadores ---------- pág. 399
2.2- Armação e tráfico: integração vertical do negócio ---------- pág. 409
3- A Armação ---------- pág. 423
3.1- Os mestres e as sociedades navais ---------- pág. 423
3.2- Os portos de armação ao serviço do açúcar ---------- pág. 437

PARTE II

Capítulo I- Pernambuco e a Companhia Geral do Comércio do Brasil ---------- pág.459
1- A fundação da Companhia Geral do Comércio do Brasil --------- pág. 461
1.1- O contexto diplomático ---------- pág. 467
1.2- As comunicações com o Brasil ---------- pág. 476
1.3-Contra o tratado de paz: a fundação da Companhia Geral ------ pág. 491
2- Os rostos da Companhia Geral:
Lisboa e Porto, cristãos novos e velhos ---------- pág. 498

Capítulo II- Os Estatutos e as Oposições ---------- pág. 511
1- O público e o privado nos estatutos da Companhia ---------- pág. 514
2- O combóio e os estrangeiros ---------- pág. 518
3- O monopólio ---------- pág. 540
3.1- As oposições ---------- pág. 540
3.2- A rendição do Recife e a junta de reforma da Companhia ------ pág. 552

Capítulo III- Epílogo: As Vias da Extinção ---------- pág. 569

CONCLUSÃO ---------- pág. 581

FONTES MANUSCRITAS ---------- pág. 593
FONTES IMPRESSAS ---------- pág. 597
BIBLIOGRAFIA ---------- pág. 600
EXTRA TEXTO : APÊNDICES
Um contrato de fretamento e um conhecimento de carga ---------- Apêndice I
Parecer de Pedro Fernandes Monteiro ---------- Apêndice II
Identificação dos períodos relevantes (cálculos de regressões) ---Apêndice III
Agentes mercantis ---------- Apêndice IV
Mestres de navios reincidentes nos contratos ---------- Apêndice V
Referências Arquivísticas (códigos de navios e contratos) -------- Apêndice VI

ABREVIATURAS

AHCML- Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa

AHDL - Arquivo Histórico Distrital de Lisboa (Torre do Tombo)

AHDP- Arquivo Histórico Distrital do Porto

AHU- Arquivo Histórico Ultramarino

C.1,C.1,L.1 – *Cartórios Notariais de Lisboa*, Cartório 1, Caixa 1, Livro 1

Cons.Ult. – *Conselho Ultramarino*, fundo arquivístico do AHU.

PO1 – *Cartórios Notariais do Porto*, Ofício 1°

INTRODUÇÃO

Por volta de 1580 existiriam cerca de 66 engenhos em Pernambuco e 46 na Bahia. Quarenta anos depois, aqueles números saltariam, respectivamente, para 150 e 80[1]. O novo "ciclo" económico da colónia sustenta-se no açúcar, ainda que o pau brasil e, mais tarde, o tabaco ou os couros componham as cargas dos navios. Um naipe de rotas, não inteiramente monopolizadas por nenhum porto, nem no Reino, nem no Brasil, une as orlas atlânticas dos dois continentes e aproxima, depois, os centros ibéricos às principais praças de redistribuição europeias, como Hamburgo, Amsterdão ou Londres. O acréscimo da procura perpassa naquelas estimativas, narrando a transformação do território brasileiro num xadrez de grandes e pequenos engenhos, uns movidos por energia animal, outros, os chamados reais, dependentes do caudal dos cursos de água. Breves considerações preliminares para situar o objecto de estudo.

. O tema

O período de explosão da cultura sacarina no Brasil é também o de uma intensificação do tráfego, promovendo o transporte marítimo, um sector da economia que não tem despertado a curiosidade dos investigadores. Esta esfera de negócio, passível de uma abordagem autónoma e diferenciada do tráfico, define-se nesta dissertação como campo prioritário de pesquisa. Os problemas são equacionados tomando este sector como uma das componentes cruciais da circulação de mercadorias. Decerto, algum papel lhe ficou reservado nesse "complexo histórico-geográfico" que caracterizaria o essencial da economia portuguesa entre 1570 e 1670, e que depois daria sentido às receitas do Estado imprescindíveis ao financiamento do esforço das guerras de Restauração. Embora se entrecruze com o universo mercantil, dos comerciantes que solicitam os serviços prestados por armadores, é apenas tangencial às preocupações centrais deste trabalho o estudo do comércio do açúcar e dos grupos sociais com ele directamente relacionados. Só na medida em que tais agentes das trocas contribuem para esclarecer as conjunturas do tráfego se considerou relevante votar-lhes alguma atenção.

---

[1] - Frédéric Mauro, *Le Portugal, Le Brésil et l'Atlantique au XVII ème Siècle (1570-1670)*, Paris, 1983, p. 220 e 278-79.

.Problemas, questões e hipóteses

Pouco depois da West Indische Compagnie (WIC) ter promovido a invasão da Bahia em 1624, João Rebelo de Lima, em data imprecisa, recordava a sua experiência de mercador:

"Fazendo conta pello que vi e experimentei pera muitas vezes desde o anno de 612 athe 623 em que comesarão a leuanter os fretes dos nauios pella falta delles em todo este tempo carregei caixas da Paraiba em caravellas fretadas a 6 500 reis e a sete e mui poucas a 8 (..) e os navios redondos de sete athe nove mil reis; de 623 per diante comesarão a levantar os fretes de maneira que a mesma caravella que se contentava em fretar per seis e sete mil reis se não contenta com menos de onze e os navios redondos que se contentavão em frete de outo athe des mil querem de prezente treze E muitos a quinze"[2].

Alguém familiarizado com a circulação do açúcar brasileiro denunciava as perturbações do transporte decorrentes do novo cenário de guerra, uma vez expiradas as Tréguas dos Doze Anos, entre os Habsburgo e os Estados Gerais em 1621. Servia a lembrança para alegar a necessidade de uma estrutura de protecção à frota, pois enquanto a navegação se mantivesse solta, debaixo do fogo das armas holandesas, só restava às caravelas fugir e o sucesso de semelhante táctica requeria que andassem pouco carregadas. Indirectamente, as taxas subiam para compensar uma pior utilização dos espaços sob coberta: a caravela que anteriormente fretava 60 toneladas podia então fretar apenas 40, não tendo nisso prejuízo, antes maior rendimento. Os custos da ausência de uma protecção acabavam por pesar sobre os comerciantes, não sobre os armadores.

O testemunho de João Rebelo de Lima é sugestivo de vários problemas e inspira uma parte das questões a desenvolver. Põe em evidência os efeitos da guerra, com as esquadras da WIC a mostrarem quanto valiam, associando à conjuntura diplomática um diferente comportamento dos agentes de transporte. Assinala a coexistência de vários tipos de embarcações nas rotas brasileiras e atribui às caravelas uma capacidade de fuga que parece faltar aos navios redondos, munidos de artilharia. Essa virtude distintiva da caravela

---

[2] - B.Nacional do Rio de Janeiro, *Códice de Pernambuco*, I-1-2-35, nº 25 : "Parecer de João Rebelo de Lima", sem data.

muito indignaria o Pe António Vieira e seus contemporâneos, crendo encontrar na sua proliferação a cobardia dos homens do mar, privando o Reino de efectivos treinados na arte da guerra. Os reparos do comerciante, por outro lado, pressupõem uma clara demarcação entre transporte e tráfico, acusando aquele sector de uma incomportável tendência inflacionista, em princípio só remediada por um sistema de frotas escoltadas. Em suma, as palavras de Rebelo de Lima giram em torno de um dos problemas centrais deste trabalho. Importa indagar o grau de interacção do transporte e do tráfico na expansão ou contracção dos mercados dos bens em circulação, olhando as rotas brasileiras como um caso paradigmático da era colonial Seiscentista. Um veio para ser explorado através de um feixe de questões, orientando a exposição de vários capítulos: terão as conjunturas do tráfico, de crise ou de prosperidade, relação directa com as vicissitudes do sector dos transportes e respectivos regimes de navegação? Ter-se-ão alcançado alguns ganhos de eficiência no transporte, sensíveis numa redução dos custos de transacção? Se houve ganhos de produtividade, quais os factores que mais terão contribuído para esses resultados?

A época de ouro do açúcar brasileiro, *grosso modo* de 1570 a 1670, presenciou várias conjunturas diplomáticas. A guerra ou as tréguas, o corso e a pirataria, determinavam um risco que agravava qualquer outro inerente a uma transacção, mormente neste tráfego colonial exposto a variáveis não controláveis, como o tempo atmosférico ou os acidentes a bordo. Tais percalços, porém, faziam parte do quotidiano dos homens do mar dispostos a investir os seus capitais na armação de um navio. Ao invés, o contexto político, quando o corso era usado como arma económica, interferiria significativamente na sua percepção do risco. Donde, estudar a economia do transporte é, obrigatoriamente, atender às formas de protecção à guerra. As questões devem ser moldadas, mas não submetidas *a priori*, por uma cronologia político-diplomática. Assim se pode aferir o grau de sensibilidade do sector a factores exógenos que dificilmente deixavam de ser internalizados nos custos, fazendo subir ou descer as taxas de frete, com eventuais repercussões no tráfico. A estrutura da frota, a maior ou menor preponderância de um ou outro tipo de navio, é tema para ser analisado tanto como uma das características da oferta de transporte como uma das formas possíveis de adaptação a níveis diferenciados de risco. Donde, a presença da caravela nas rotas brasileiras representa um tópico bem mais complexo que

uma simples escolha por navios de pequeno porte. Intercepta a questão dos regimes de navegação, interfere nos fretes a cobrar, evidencia custos desiguais de protecção, elemento crítico dos custos de transacção no Antigo Regime, conforme teorizou Frederic Lane[3].

A associação da caravela ao despertar dos pequenos portos do reino, como fez Joel Serrão[4], traz à colação um problema caro à historiografia portuguesa que tem em Jaime Cortesão uma referência obrigatória, atribuindo-se ao açúcar brasileiro a capacidade de reanimar os pequenos portos atordoados durante o século XVI. A desmedida macrocefalia demográfica e a polarização dos fluxos mercantis em Lisboa, mercê do monopólio régio da Rota do Cabo, seriam vectores estruturantes da economia portuguesa alterados durante o domínio filipino. Ideias explanadas em vários ensaios mas, na verdade, uma pesquisa sistemática no sentido de lhes oferecer as convenientes bases empíricas ainda está por cumprir. Reflexões que situam o outro tópico central desta dissertação. Interessa averiguar a participação dos portos do reino neste novo complexo do Atlântico sul, identificando quais os mais dinamizados e de que modo o foram, se como centros de tráfico, se de armação. Terá a Restauração, ou a sua principal arma nas rotas brasileiras, a Companhia Geral do Comércio do Brasil, implicado alguma mudança no equilíbrio portuário estabelecido durante a União Dinástica? Mais importante, contudo, será interrogar tais convulsões da geografia económica: serão sintoma de forças concorrenciais entre Lisboa e os outros portos ou antes de uma articulação sustentada em redes mercantis que ora deram a primazia a Lisboa, ora a outros povoados litorâneos?

Por muito expressivas que sejam as palavras do comerciante Rebelo de Lima, o seu testemunho só adquire sentido porque nele ecoa um repositório de conhecimentos obtidos na leitura de trabalhos inovadores. Nenhum questionário é ingénuo e as hipóteses subjacentes ao que acabamos de indicar são tributárias das investigações de James Shepherd, Gary Walton, Douglass North e Ralph Davis[5]. As suas obras, embora versando a marinha inglesa nas

---

[3] - Frederic Lane, *Profits from Power. Readings in Protection Rent and Violence - controling Enterprise*, New York, 1979.

[4] - *Em Torno das Condições Económicas de 1640*. Sep. *Vértice*, Coimbra, s/d.

[5] - James F. Shepherd e Gary Walton, *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972; Gary Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *Economic History Review*, nº20, 1967, pp. 67-78; Idem, "A Measure of Productivity Change in American Colonial Shipping", *Economic History Review*, nº21, 1968, pp. 268-282; Idem, "Obstacles to Technical Diffusion in Ocean Shipping, 1675-1775", *Explorations in Economic History*, nº8, 1970-71, pp. 124-140; Douglass North, "The Role of Transportation in the Economic Development of North America", em J. Heers e M. Mollat, (eds) *Les Grandes Vois Maritimes dans le*

rotas do Atlântico Norte, sobretudo no século XVIII, enformam algumas das hipóteses a testar. Os três primeiros autores, durante a década de sessenta e setenta, realizaram um conjunto de estudos que demonstrariam o papel crucial dos ganhos de eficiência do transporte marítimo no alargamento dos mercados coloniais. O aumento da produtividade dos factores permitiu uma quebra das taxas de frete, reduzindo-se um dos custos mais pesados da distribuição. Ganhos sensíveis na descida dos preços dos bens transportados, base essencial ao alargamento dos respectivos mercados. Porém, em diálogo com North, Walton e Shepherd, na observação das rotas brasileiras, coloca-se a hipótese das conjunturas do tráfico serem mais importantes para o comportamento da economia do transporte, que o inverso. Considerando os anos posteriores a 1624 como uma época expressiva das estratégias dos agentes económicos para responder a um risco elevado, aventa-se a hipótese dos preços dos bens transportados compreenderem um prémio de arbitragem especulativo, ao ponto de compensar os custos da distância impostos por um transporte ineficiente. Nesta perspectiva, a tendência altista das taxas de frete seria problema secundário para explicar a conjuntura do tráfico, ou suscitaria mudanças nas modalidades organizativas capazes de contornar os agravados custos de transacção. Por contraste, em período de Tréguas (1609-1621), de menor risco e de redução dos prémios de arbitragem, a inelasticidade do preço do transporte poderia ter implicações perniciosas, não ajudando a solucionar qualquer crise do tráfico que se desencadeasse em tais circunstâncias. A divergência de perspectivas decorre do facto da presente dissertação se circunscrever a uma época em que a disciplina nos mares não tem paralelo com a experiência do século XVIII no Atlântico Norte. A guerra é uma realidade intrínseca aos dados do problema, não podendo ser ignorada, como o fazem Walton e Shepherd, ao isolarem os curtos períodos de conflito na construção das séries estudadas.

A outra hipótese de trabalho é tributária da obra do historiador Jaime Cortesão. Desta feita o diálogo estabelece-se com o pequeno ensaio "A Geografia da Restauração"[6], na verdade um complemento da sua obra *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal.* A Restauração processa-se na

---

Monde. XV-XIX ème Siècles. Rapports présentés au XII Congrés International des Sciences Historiques par la Comission International d'Histoire maritime 'l'Occasion de son VII Coloques. Vienne, 29 aout- 5 sept. 1965, Paris, 1965, pp. 209-246; Idem, "Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *Journal of Political Economy*, nº76, 1968, pp.953-70; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 2º ed., Devon, 1972.

[6] - *Congresso do Mundo Português*, vol. VII, Lisboa, 1940, pp. 671-687.

sequência de uma mudança estrutural do sistema portuário português durante a União Dinástica, reconhecendo-se nos últimos vinte anos condições para a renovação do grupo mercantil e para uma reorganização do tráfego que viria a retirar a Lisboa uma posição central não completamente perdida até 1624. Mas põe-se a hipótese desse processo não espelhar a vitalidade dos capitais manipulados por pequenas burguesias excêntricas a Lisboa, antes resultar de uma transferência, consentida e desejada, das capacidades logísticas essenciais ao negócio colonial. Na base da formulação da hipótese está a percepção de que os agentes mercantis actuaram inseridos em redes e que estas não seriam estritamente unilaterais, unindo cada pólo do reino a uma praça europeia. Entrelaçam, primeiramente, vários portos no reino e, estes, em cooperação, comunicam com o exterior. Nessa relação complementar, porém, descobre-se a funcionalidade de um sistema, carente de um porto centralizador. A geografia da Restauração será a transposição de papéis económicos, de Lisboa para o Porto, não perdendo a primeira as funções de centro político-administrativo, de cabeça do Reino. Um desfasamento de funções para perturbar a ordem instalada e para o Senado ir levantando o tom das suas queixas na correspondência com Madrid.

Assim, um dos temas nucleares desta dissertação não se afasta das grandes preocupações da historiografia do período filipino. Inevitável ouvir Jaime Cortesão; mesmo para oferecer novos contornos à sua proposta de interpretação do 1° de Dezembro de 1640 como o corolário da explosão da vida marítima, das pequenas burguesias urbanas (democráticas), um novo episódio de exibição da "vocação atlântica" de Portugal. Nessa redescoberta do Atlântico, buscou o Reino as forças para sacudir o jugo de Castela. Em "A Geografia da Restauração", indirectamente, surge uma leitura de 1580, repegando Cortesão numa passagem subtil presente em *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*: "o poder real hipertrofiado começa a constituir a ameaça mais grave para as liberdades e os progressos das classes populares" com D. João II[7]. Uma ameaça efectivada em 1580. Portugal deixou-se dominar após um século de absolutismo monárquico, durante o qual a nobreza e a grande burguesia, grupo já renitente à independência em 1383, bloquearam a "seiva" da nação portuguesa, anulando a vida portuária pela polarização dos circuitos em Lisboa. Os favores régios a interesses monopolistas esculpiram uma geografia económica contrária à vocação

[7] - *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, 1974, p.155.

atlântica de Portugal. Criando espaço à revitalização do tráfico marítimo, tomando o Brasil um lugar determinante na economia portuária / urbana, o Poder central, sediado em Madrid, preparava a sua própria derrocada. O norte, o Porto, os portos, toda a estrada atlântica, haviam entretanto retirado a Lisboa a sua primazia. Assim se reuniam as forças sociais e económicas favoráveis à revolta. Uma "teoria" que coloca a cidade metropolitana, cosmopolita, no banco dos réus.

Ideias fecundas. Uma filosofia da história, como admitia Cortesão[8], para ter em "A geografia da Restauração" novo campo de ensaio, um rasgo de genialidade, mais do que um trabalho minucioso de fontes pertinentes para deslindar o problema em debate. Carece de uma recolha sistemática de documentação que comprove, ou, se quisermos, que teste a agonia da vida marítima nesse século XVI condenado pela sua centralização política. Estudos de demografia desmentiram a suposta preponderância do povoamento nas orlas atlânticas durante o período medieval, para reconhecerem essa viragem pouco antes de 1383[9], processo aliás imparável e consentâneo com a macrocefalia lisboeta. Que nem os sessenta anos de dominação castelhana contrariaram. Lisboa cresceu entre 1580 e 1620 a um ritmo não igualado por qualquer outro centro populacional. A hipertrofia persistiu, apesar do Brasil, apesar da "seiva atlântica". Por outro lado, a fonte evocada por Cortesão em "A Geografia da Restauração" é pobre e não resiste a uma leitura mais fina. Cinge-se a uma descrição do cosmógrafo Teixeira de Albernaz em deambulação pela Península desde 1621, trabalho provavelmente terminado em 1630. Ignoram-se outras fontes talvez preferíveis, como fosse toda a documentação emanada dos Poderes, central ou locais, recolhas, ainda que pontuais, de dados respeitantes a movimentos portuários, dimensão de frotas respectivas, receitas aduaneiras onde transparecesse a hierarquia portuária. Aliás, o conceito de "vocação atlântica" admite o Porto como um pólo de pulsar concorrencial de Lisboa, embora Cortesão não o expresse desse modo porque também lhe é estranho o problema da hierarquia de centros económicos. Sugere-o, talvez, na formulação daquele conceito, melhor utilizado em *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal* que em "A Geografia da Restauração".

---

[8] - "Não há história sem uma filosofia subjacente", declararia em *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, p. 163.

[9] - A. H. de Oliveira Marques, *Nova História de Portugal. Portugal na Crise do Século XIV e XV*, Lisboa, 1983, p. 151.

do Reino e *Inquisição*, compõe o núcleo de fontes fundamentais à elaboração deste trabalho.

. O período em análise

"O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar, 1580-1663". Balizas cronológicas a pedirem um esclarecimento adicional. Enceta-se este estudo com o ano de 1580, em parte por imposição da fonte que lhe serve de esteio. Os cartórios notariais de Lisboa começam a dar notícias regulares do Brasil nos finais da década de setenta de Quinhentos. 1580 conforma-se com a fonte e com as grandes épocas da História de Portugal. O cerne dos problemas inscreve-se no período filipino. No entanto, o que se procura pressupõe atender aos regimes de navegação; considera os possíveis reflexos das conjunturas políticas na circulação de mercadorias e na economia do transporte; avalia as relações inter-portuárias. Ora o sistema do combóio, concretizado, com relativa continuidade, após a fundação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, é estranho à cronologia da mudança de dinastia. Os problemas, tal como foram equacionados, obrigam a incluir aquela empresa como objecto de estudo. As hipóteses lançadas clarificam-se depois de 1624, quando os holandeses enveredaram por uma guerra de diferente cariz, invadindo a colónia. A adversidade da situação não desincentivou o tráfico, depurou o grupo dos comerciantes, alterou a geografia económica dos portos do reino. Em suma, o cenário de Portugal Restaurado é imperceptível sem se considerar as últimas décadas da União Dinástica. Sendo assim, o tráfego colonial posterior a 1640 traça uma continuidade mais do que uma ruptura com o período anterior. Mas a Companhia Geral é também uma novidade no regime da navegação e importa analisar os breves anos da sua existência como uma fase diferente, individualizada, que se extingue com a sua incorporação no Estado em 1663.

. O plano da dissertação

Problemas, questões e hipóteses, em torno do tráfego do açúcar entre 1580 e 1663, orientam uma exposição arrumada em duas secções, por conveniência em demarcar a história da Companhia Geral do Comércio do Brasil, tema de uma segunda parte. Na primeira, exploram-se as questões

relativas à geografia dos portos activos no complexo luso-brasileiro, sobretudo entre 1580 e 1640, e indagam-se as formas como o transporte e o tráfico interagiram.

O capítulo I é de abertura: aflora e lança os problemas através de uma análise dos portos de tráfico do Reino, distinguindo-os dos portos de armação, centrando-se nos actos notariais de Lisboa, fonte sujeita a uma crítica interna pormenorizada. Expõem-se algumas das provas das inter-ligações portuárias e avança-se com uma possível hierarquia urbana, mutável em função das conjunturas que a série obtida nos contratos de fretamento permite identificar. Uma proposta de periodização é aqui explanada, tomando-a como o mapa da interpretação dos dados trabalhados ao longo desta primeira parte.

O capítulo II completa o precedente, pois investiga a acção dos grupos mercantis na articulação dos portos de tráfico do Reino com as escápulas europeias. Demonstra-se em que medida o problema do transporte do açúcar, comandado por agentes portugueses, só se poderá circunscrever às rotas "primárias", de ligação à colónia, estando dominadas pelas marinhas estrangeiras as comunicações europeias. Observações necessárias para demonstrar como metodologicamente convém distinguir o tráfego do tráfico, quando cada um dos sectores exigia a intervenção de agentes distintos.

O capítulo III inicia o estudo da economia do transporte nas rotas brasileiras. O problema carece de uma avaliação prévia dos níveis de produção da principal mercadoria transportada. Uma breve incursão sobre o potencial produtivo dos engenhos da colónia leva a calcular as exigências de transporte. Segue-se um reconhecimento da estrutura da frota que veio a responder a essa procura, querendo-se encontrar o lugar das caravelas relativamente a outros tipos de embarcação utilizados. As conjunturas políticas são tidas como determinantes das alterações detectadas, cruzando-as com a questão dos seguros e do regime de navegação, enquanto formas de protecção ao risco.

O capítulo IV, através de uma desmontagem dos contratos de fretamento em várias séries, estuda a economia do transporte, procurando ganhos ou perdas de eficiência que possam estar relacionadas com as vicissitudes do tráfico do açúcar. Indo ao encontro da hipótese escudada nos trabalhos de Shepherd, Walton e North, investiga o comportamento das diferentes variáveis dos custos de armação e apresenta os factores relevantes na fixação da taxa de frete.

O capítulo V, o último desta primeira parte é, ao mesmo tempo, uma longa introdução à génese da Companhia Geral do Comércio do Brasil. O período de 1624 a 1640 ocupa os aspectos nucleares da exposição, reconhecendo-se nas sociedades navais, criadas para a armação e transporte do açúcar, a melhor evidência das relações complementares entre os portos do Reino. Fecha, desta forma, a exposição do primeiro capítulo, atendendo, agora, à acção dos armadores e dos portos onde residem. A cartografia das localidades dinamizadas pelas rotas brasileiras completa-se e, em simultâneo, encontra-se o sítio de Lisboa no cumprimento da "vocação atlântica" do reino. Um trajecto passível de descobrir os agentes mais arrojados num período de graves dificuldades e que, nessa tenacidade, obtiveram os meios financeiros para sustentar a monarquia restaurada.

A segunda parte versa a Companhia Geral do Comércio do Brasil. O capítulo I aborda o contexto social e político da sua fundação, atribuindo-se a Pernambuco, esse cancro da embaixada portuguesa em Haia, a razão determinante para a introdução do regime de frotas defendidas por uma empresa privada.

O capítulo II analisa a execução dos estatutos. Indaga os efeitos da organização do transporte em Lisboa na geografia dos circuitos das mercadorias coloniais, numa interpretação crítica das contestações que alvejaram a Companhia. A intervenção da armada do terceiro comboio na guerra em Pernambuco remata um ciclo da história da empresa, simultaneamente o de maior polémica mas também o que lhe deu fôlego para sobreviver mais uns escassos anos.

O capítulo III é um epílogo. Narra os acontecimentos e as manobras movidas pelos círculos políticos para exterminar a empresa, após a morte de D. João IV. O problema da revogação do alvará de isenção de confisco marca um processo de lenta asfixia do instituto, vitimando de imediato a praça do Porto. O golpe definitivo viria com a extinção do privilégio do monopólio dos quatro géneros. Na verdade, este trabalho poderia terminar em 1658. É por preciosismo de datas dos diplomas da sua incorporação no Estado que figura no título o ano de 1663.

Um plano de dissertação é um projecto, um encadeado de intenções, um enunciado de problemas. Uns pensados à medida de um trabalho desta envergadura, outros a pedirem, porventura, outro lugar e outras

mundividências para serem cabalmente resolvidos. Fica, então, o desejo de que as respostas esboçadas suscitem novas pesquisas. Que as completem, revejam ou condenem ao esquecimento.

* * *

Uma dissertação de doutoramento não é tarefa solitária. Impensável chegar aqui sem o apoio incondicional dispensado pelo mestre, orientador e amigo, o Professor Doutor Joaquim Romero Magalhães, sempre sensível às minhas incertezas e ignorância. Colocou-me na senda da pista mais fecunda desta investigação, ao lembrar-me, exibindo a modéstia que lhe é própria, o ódio do padre António Vieira às caravelas. Se há mérito no questionário do presente trabalho, ao Professor Romero Magalhães o devo. As lacunas e pequeno rasgo das soluções encontradas terão, naturalmente, de ser imputados a quem não o soube merecer. Ao Professor Doutor Nuno Valério, expresso também o meu agradecimento, incansável na resolução de problemas estatísticos e na leitura dos capítulos desta dissertação. Na pesquisa arquivística tive o privilégio de me cruzar com o Dr. Silvestre Lacerda, quando técnico superior do Arquivo Histórico Distrital do Porto me aconselhou a ver o fundo *Cabido da Sé*, recheado com os melhores registos alfandegários utilizados. Sem a sua atenção, ter-me-ia ficado pelos cartórios notariais, motivo da minha deslocação regular ao Porto, e parte dos problemas concebidos ficaria sem resposta. Para tais visitas assíduas à cidade do Douro, recebi por dois anos consecutivos uma bolsa da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Aqui expresso o meu reconhecimento. Do Sr. Comandante Carlos Encarnação Gomes, conhecedor como poucos da riqueza do fundo *Corpo Cronológico*, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, obtive a indicação minuciosa dos documentos que me poderiam valer. As citações desse fundo, constantes dos capítulos seguintes, são fruto dessa impagável colaboração. À querida amiga Professora Doutora Manuela Rocha devo a paciência de me ouvir, mas, sobretudo, a leitura crítica de muitos dos capítulos, chamando-me a atenção para os rigores de uma exposição científica. Tal como ela, o amigo de sempre, o Professor Doutor Jorge Pedreira enriqueceu esta investigação com a troca de impressões e com a sua hospitalidade em Providence, abrindo-me as portas à biblioteca da Brown University. À Professora Doutora Maria de Fátima Sequeira Dias, à

Professora Doutora Fernanda Olival e ao Dr. José Alberto Tavim agradeço a inteira disponibilidade para colmatarem as diversas lacunas das bibliotecas portuguesas, sobretudo em revistas estrangeiras especializadas. Não podem ser esquecidos todos os outros amigos que de uma forma ou de outra, directa e indirectamente, contribuíram para a realização deste trabalho. Além dos colegas do ISEG, devo nomear o Professor Doutor Vitorino Magalhães Godinho, a Professora Doutora Amélia Polónia, a Professora Doutora Maria Manuel Torrão, o Professor Doutor José Luís Cardoso, a Dra Helena Osswald, e o Arq. Pedro Vicente, autor de uma figura exigente em conhecimentos gráficos, incluída na Parte II desta dissertação, e um valioso apoio na concepção da base de dados subjacente a esta dissertação. Pese embora a sua ajuda, o suporte informático ficaria deficiente sem a colaboração de outro amigo, o António Viegas.

À minha família, ao Carlos e à Bárbara, o meu agradecimento é, na verdade, um pedido de desculpa. Pela ausência. No último ano de redacção vivi algures no século XVII e só regressava pontualmente quando a Bárbara me perguntava "então, mãe, ainda a contar navios?". Ainda.

PARTE I

CAPÍTULO I

O Brasil e os Portos de Tráfico do Reino

Lisboa, cidade "quase viúva": imagem corrente na literatura política portuguesa seiscentista. Evoca a condição perdida de capital de um Império, então, à escala do mundo. Embora Filipe II a olhasse como "o principal puerto y comercio de todo por la comodidad del puerto"[23] teve pressa em partir. O seu herdeiro adiou sucessivas vezes a ocasião de visitar o Reino e de desfrutar das virtudes da cidade, enumeradas por Luís Mendes de Vasconcelos em 1608. A sua localização, salubridade, abundância e, sobretudo, o seu lugar cimeiro numa hierarquia de centros populacionais não foram atributos bastantes para alterar a continentalidade da política dos Áustrias. Se o Paço da Ribeira adquiria, entre 1581 e 1608, uma monumentalidade desconhecida no original manuelino[24], as obras prolongadas serviam para recordar a ausência do monarca e da corte, deixando Lisboa "sózinha, quase viúva".

Não foi como "capital" de um império mas como porto e "cabeça do reino" que o recinto urbano continuou a crescer durante o século XVII. Lisboa estaria entre as vinte maiores cidades europeias cuja projecção provinha ou do tráfico portuário ou da residência de cortes. No panorama peninsular, a sua expansão superou a de Sevilha, o centro dos fluxos da prata. Outras localidades marítimas do Reino, Viana, mais do que o Porto, acompanharam esta expansão, mas Lisboa apresenta uma taxa de crescimento inigualável. Com cerca de 100 000 habitantes nos meados do século XVI, atingia as 165 000 almas no ano de 1620, quando a capital andaluza reunia 120 000[25] e o Porto, a segunda cidade portuguesa, pouco sensível ao aumento populacional da região Norte do Reino, não contaria ainda 20 000[26].

Para compreender o papel da barra do Tejo na trama das redes europeias, o número de vizinhos tem importância, mas não esgota o problema. O presente capítulo busca o lugar de Lisboa entre outros portos de tráfico do açúcar, tomando os fundos notariais como principal esteio de pesquisa. Indague-se, pois, como preâmbulo, o significado da actividade desenrolada no

---

[23] - F. Bouza-Alvarez "Lisboa, sozinha, cidade quase viúva.." *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, nº 13, 1994, p.84.

[24] - Miguel Soromenho, "Classicismo, Italianismo e "Estilo Chão". O Ciclo Filipino", em Paulo Pereira (dir.), *História da Arte Portuguesa*, Vol. II, Círculo de Leitores, Lisboa, 1995, pp. 377.

[25] - Teresa Rodrigues, "Um Espaço Urbano em Expansão. Da Lisboa de Quinhentos à Lisboa do Século XX", *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, nº13, 1994, p.96.

[26] - Teresa Rodrigues, "As Estruturas Populacionais", em José Mattoso (dir.) e Joaquim Romero Magalhães (coord.), *História da Portugal*, Vol. III, Circulo dos Leitores, 1994, p.213.

Paço dos Tabeliães enquanto uma das instituições que pautaria o quotidiano do porto da cidade.

1- O porto e as instituições

A importância da vida portuária e marítima na expansão de Lisboa surpreende-se no desdobramento das freguesias ocidentais, resultado de um elevado índice de ocupação[27]. Um processo com raízes na segunda metade do século XVI, quando a urbanização do planalto chamado Bairro Alto cativou os grupos socio-profissionais ligados ao porto e estaleiro da Ribeira. Pilotos, mestres e calafates povoaram esta área periférica, ajudando a estender o tecido urbano para as imediações dos locais mais marcados pela vocação marítima da cidade[28]. Na centúria de Seiscentos, a disseminação de casas religiosas na Lisboa Ocidental e a instalação da Companhia de Jesus em S.Roque modificaram os iniciais traços populares da zona, atraindo para aí a aristocracia e homens de negócio[29]. Entretanto, outras freguesias mais antigas, próximas do castelo, como a da Madalena, estagnavam[30]. O porto e os estaleiros, que se espraiavam em direcção a Santos, orientaram o crescimento da malha urbana para lá das portas de Santa Catarina, onde ficava o novo edifício da cordoaria[31]. Alterações de fisionomia, inseparáveis do papel da cidade nos grandes circuitos internacionais de mercadorias, a merecer a atenção da Coroa.

Logo no reinado de D. Manuel, projectou-se a construção de infra-estruturas capazes de acolher o tráfico portuário. Data de 8 de Maio de 1500

---

[27]- J. Borges Coelho, "Lisboa e o Atlântico na Viragem do Século XVI para o Século XVII", em *Mediterrâneos e Atlânticos: Encontros de Civilizações. Actas dos 2° Cursos Internacionais de Verão de Cascais*, Cascais, 1996, p.141.

[28]- Leonor Freire Costa, "Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre Lisboa de Quinhentos", em *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, n°13, 1994, p.47; Irisalva Moita, "Lisboa no Século XVI. A cidade e o ambiente", em Irisalva Moita (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa, 1994, p. 141-142.

[29] - Fernando Castelo Branco, "Renovação Urbana. O Bairro Alto", em Irisalva Moita (coord), *Ob. Cit.*, pp. p. 220 e 222.

[30] - J. Borges Coelho, "Art. Cit.", p.142.

[31] - Processo comum a cidades-portos de armação, onde os estaleiros e os cais orientaram a urbanização e maracaram o perfil socio-profissional dos novos bairros. Sobre o tema diversos contributos reunidos em S. Cavaciocchi (ed.), I *Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987)*, Florença, 1988, em particular, Elisabeth Crouzet-Pavan, "Le Port de Vénise à la Fin du Moyen Âge: entre la lagune et la ville , un "effet" portuaire?", pp. 625-652; M. Bernal Rodriguez e A. Collantes de Téran Sánchez, "El Puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)", pp. 779-824; Paul Butel, "La Construction Navale et les Industries Annexes dans les Ports de Commerce au Sud de la Loire (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) au XVII et XVIII èmes SIècles", pp. 689-701. Há acrescentar o debate suscitado por estas intervenções nas pp. 731-748.

uma carta régia à Câmara, determinando a construção de um cais "pello melhor meneyo e provimento destas cousas do trauto da mercadorya"[32]. Deverá respeitar ao Cais da Pedra que figura na iconografia Quinhentista como o mais a poente. Outros havia. O do carvão e o da madeira, este "mui largo e fermoso (...) obra muy custosa mui grandiosa e bem feita", segundo um testemunho de 1625[33], nas proximidades de Alfama e do novo edifício da alfândega, tendo sido planeado na década de oitenta de Quinhentos, mas só terminado em 1605[34]. Nele confluíam as centenas de barcas que abasteciam Lisboa de tudo o que o Ribatejo, de uma e outra margem, oferecia. De retorno levavam o pão, pois, como diria o Senado em consulta ao Governo, "a cidade e quasi todo seu termo, Ribatejo e mais lugares da banda de alem se não provem de outra parte de pam senão do Terreiro della"[35].

Ainda que lugares do Alentejo alimentassem a cidade em tempos de maior aperto, o pão vinha de fora, pela barra do Tejo, levando alguns particulares a construírem armazéns para os lados da Pampulha e do Corpo Santo[36]. Com manifesto exagero, Luís Mendes de Vasconcelos contava mais de três mil navios "a maior parte deles carregados de trigo", a entrarem cada ano no porto. Numa maré, poderiam entrar duzentos[37]. Um tráfico essencial para o cosmopolitismo da cidade. Também para a vulnerabilidade do sítio a surtos epidémicos. Da Galiza, num navio de cereais, chegaria a peste, dizimando vidas entre 1596 e 1600-1602[38], apesar dos cuidados dos Provedores da Saúde, esses "burocratas" que isolavam "marinheiros" e cargas na Trafaria, por virem de locais suspeitos[39]. Em 1609 promulgava-se um novo regimento dos Provedores da Saúde, "pelos muitos navios estrangeiros que acodem a

---

[32] - Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, vol. I, p.385; Paulo Oliveira Ramos, "Porto de Lisboa", em Francisco Santana e Eduardo Sucena (dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994, p.724.

[33] - Paulo Oliveira Ramos,"Art. Cit.", p.726.

[34] - Miguel Soromenho, "Art. Cit.", p.395.

[35] - E. Freire Oliveira, *Elementos...*, vol III, p.266.

[36] - Luís Mendes Vasconcelos, *Do Sítio de Lisboa, Sua Grandeza, Povoação e Comércio etc. Diálogos de Luis Mendes de Vasconcelos*. Ed. Facs. 1608, Lisboa, 1803, p.207.

[37] - *Ibidem*, p. 207.

[38] - Teresa Rodrigues, "As Estruturas Populacionais", p.220.

[39] - Parafraseando o título da obra de Carlo Cipolla *O Burocrata e o Marinheiro*, (Lisboa, 1997), um relato das perturbações introduzidas por este tipo de serviços no porto de Livorno, na segunda metade do século XVII. Para os ingleses, a vigilância dos oficiais não era mais do que burocracia e, como tal, todos os meios eram válidos para contestar e ludibriar a sua eficácia. Repare-se que também em Lisboa, em 1604, os mercadores ingleses residentes protestaram. Pelo menos, que se saiba, houve ocasião para declararem ter sido alvo de atitudes discriminatórias porque se havia impedido um navio vindo de Londres quando, por essa altura, outros ficaram de quarentena na Trafaria ou obtiveram licença para entrar, sendo provenientes de Lubeck, Calais, Ruão e Dunquerque, partes onde a peste grassava com maior violência que em Londres: AHCML, *Provimento da Saúde*, Liv 2, f.124, S/d.

cidade"[40] e acudiam-na para sustentar um número crescente de bocas, levando, no retorno, os produtos coloniais. Em 1631, ano de escassez, entraram em Lisboa 144 unidades, na sua maioria francesas, carregadas de trigo[41]. Tráfico intenso que não foi sempre acompanhado da construção de infra-estruturas suficientes. Em 1647, coube a iniciativa aos homens de negócio da praça de Lisboa, "obrigados dos dannos que recebem por falta de armazens na alfandega", criar o imposto "sobre si", como contribuição para se fazer um armazém na Ribeira[42].

Mais do que o cômputo populacional, o recenseamento dos navios em trânsito pela barra do Tejo, já para não falar da difícil identificação da respectiva tonelagem, permite com maior fidelidade localizar Lisboa de Seiscentos na hierarquia dos portos de tráfico[43]. E se o movimento de um porto é espelho da economia terá de ser também das instituições que o servem ou que o impedem de respirar.

Da abundante correspondência trocada entre a Câmara, o Governo e o Monarca, coligida na monumental obra de Freire de Oliveira, só em circunstâncias específicas se descobre o porto. Aparentemente, as preocupações do Senado eram alheias às relações com o exterior, ou antes, o tráfego marítimo só constituiu matéria para entabular comunicações em épocas de fome, por exemplo, quando se tornava urgente que a Coroa tomasse medidas para descompartimentar os mercados regionais potencialmente fornecedores e ciosos da sua abundância. Os embargos colocados à navegação estrangeira, holandesa, sobretudo, ao sabor de tréguas ou de guerra declarada, moldou outro dos cenários propícios a uma correspondência, nem sempre de tom cordial, e só recorrente após 1623, como adiante se verá. Excluindo estas circunstâncias, impera o silêncio em torno do movimento do porto, ou apenas tímidas queixas se lêem, mostrando a inexistência de atritos entre o Senado e os agentes económicos participantes, talvez porque partilhassem dos mesmos interesses, ou porque se terão encontrado formas de contornar as dificuldades, encaminhando o tráfico para outras localidades do Reino. E, no entanto, uma parte das receitas da Câmara vivia do porto.

---

[40] - AHCML, *Idem*, f.237.

[41] - Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII ème Siècle*, Paris, 1983, p.387.

[42] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. V, p.81.

[43] - Para precisão de conceitos, de distinção entre hierarquias de cidades portuárias e hierarquias de portos de tráfico e de armação, ver J. Meyer, "Nantes au XVI ème siècle. Tentative de mise en situation", em Ph. Masson e M. Vergé-Franceschi (ed.), *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes*, Paris, 1993, pp. 91-125, em especial p. 93-97.

Em tempos distantes, fixara-se um tributo dependente do fretamento de navios na cidade de Lisboa. De raiz medieval, a sua designação perpetuou-se sob a forma de imposto do "marco dos navios", pois essa quantia, um marco, se cobrava por cada 100 toneladas fretadas. A sua arrecadação fazia-se no momento do contrato, taxando-se senhorios e carregadores dos navios. Para escapar ao imposto, não raro os notários pactuaram com os intervenientes, lavrando contratos com localidade fictícia[44]; fraudes que eventualmente terão convidado a fazer depender da ancoragem o tributo[45]. Com D. Manuel, a Coroa passou a alimentar os cofres camarários com uma tença de 21 000 réis, "por todos as nosas naos e navyos e caravelas que nesta cidade navegasem"[46]. Que o Senado estava atento a esta receita, comprova-o a miséria lamentada no ano de 1625, por pouco ter sido arrecadado[47].

Embora sem daí obter dividendos imediatos, a Câmara não abriu mão do privilégio de prover e controlar um corpo de oficiais intimamente relacionado com o tráfico portuário. Os doze "corretores de mercadorias e fretadores" intervinham no mundo das transacções, mas nem sempre foram pacificamente aceites pelos agentes económicos . Uma instituição de origem medieval que, não obstante, tardou em adquirir as feições arcaicas que lhe apontaram os seus delatores. Para não recuar aos primórdios, ao reinado de D. Afonso III, desde os finais do século XV que corretores e fretadores foram ofícios indistintos, exercidos por indivíduos para isso nomeados pela Câmara. Em meados de Quinhentos, João Brandão via nesta instituição um sinal da grandeza de Lisboa[48]. Reiteradamente, a Câmara emitiu posturas para lembrar a obrigatoriedade da sua intervenção no fretamento de navios, numa possível articulação com a cobrança do marco. Por outro lado, a actuação dos corretores não dispensaria, pelo contrário, solicitaria, a presença de um tabelião para o registo do fretamento. Assim o desejou a Coroa no século XV[49].

---

[44] - Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A Construção Naval para a Rota do Cabo no Século XVI*, Cascais, 1997, p.76.

[45] - É esta a interpretação que do imposto fez Freire de Oliveira.

[46] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. II, p.406.

[47] - O terramoto de 1755 destruiu os livros de registo deste tributo, subsistindo uma série fundamental para a análise do movimento do porto de Lisboa para o último quartel do século XVIII. A falta de documentação desta natureza para épocas anteriores torna o tema difícil de estudar e para o qual não existem alternativas em depósito nos arquivos.

[48] - "Outra coisa há nesta cidade que não sei se o haverá em outra: que há 12 homens chamados corretores de marcadarias. São estes homens fieis concertados entre estrangeiros e naturais e concertando as vendas de mercadorias entre os vendedores e compradores": João Brandão, *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*, org. e notas de José Feliciano Alves, Lisboa, 1990, p.107-108.

[49] - Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, 2ª ed. Lisboa, 1959, vol. IX, pp. 332 e 342.

Porém, nos contratos de fretamento passados a escritura pública raramente se tropeça na figura do corretor, crendo-se provável figurar entre as testemunhas de reconhecimento das partes[50].

Estes doze oficiais organizaram-se criando uma bolsa, dependente das taxas cobradas pela corretagem que, em 1512, atingia os 10% sobre o valor de cada transacção. Nos diversos assentos que o corpo realizou em livros camarários apelidaram-se, indiferentemente, de "oficiais corretores de mercaodrias e fretadores" por "serem toda huma coisa", ou de "fretadores de mercadorias". Tinham casa, naturalmente, na Rua Nova, também conhecida por rua dos mercadores[51]. Aliás, alguns destes oficiais seriam recrutados entre comerciantes, uns e outros, atingidos pela Inquisição[52]. Em 1603, confirmaram a distribuição equitativa das receitas, independentemente do facto das compras e vendas de sal, madeiras e fretamentos serem actividades muito trabalhosas. Seriam comuns, ainda, todas as receitas que se fizessem por "pessoas que por bem do oficio" lhes devessem a respectiva corretagem[53].

A Câmara olhava esta instituição como uma via indirecta de controlo do porto e não abdicou, por isso, da sua existência. Quando os homens de negócio quiseram eliminá-la em 1715, o Senado apressou-se a enumerar as "utilidades" do sistema, alegando ter sido sempre acatado pelo grupo mercantil. A corretagem poderia, na verdade, traduzir-se por uma redução de custos de transacção, na medida em que ajudava a fixar preços, do conhecimento geral na Rua Nova. Segundo a exposição da Câmara, fornecia "informação diária do valor que tem e por que se ajustam as mercadorias". Pelos livros dos corretores sabiam-se "os preços das mercadorias que se mandam importar para conforme a isto se governarem os comerciantes". Pelas verbas lançadas nos registos destes oficiais, "conforme o alvará de D. Manuel", não podiam "os comissários faltar à verdade mandando dizer a seus maiores que venderam por dez as fazendas que venderam por quinze". Naturalmente que tal transparência era válida para a organização mercantil, tanto quanto seria para os organismos fiscais. Facilitava o conhecimento dos montantes devidos ao consulado, pela obrigação que os oficiais tinham "de fazer as pautas do consulado das saídas, dando informação dos preços e por eles se

---

[50] - Apenas em seis contratos se descobre a presença do corretor: AHDL, C. 11, Cx. 35, L.126, fl. 121, Cx.36, L.130, fl. 79; C. 9^{A}, Cx. 5, L.22, fl. 37; C. 12^{A} Cx.20, L.69, fl. 17; AHDP, PO2, L.46, fl. 176 v°.

[51] - José Campos Coelho e Sousa, *Sistema ou Collecção de Regimentos Reais*, Lisboa, 1783, Tomo V, p. 552 e ss: Capítulo do Regimento dos Corretores do Numero desta Cidade.

[52] - Foram penitenciados dois corretores nos autos de fé de 1609: ANTT, *Inquisição de Lisboa*, Liv. 6, fl.71 v°.

[53] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica de Legislação Portuguesa*, Vol. I, Lisboa, 1855, p. 36.

saber os direitos reais". Aqui residia, no parecer da Câmara, a razão pela qual os homens de negócio gostariam de banir a instituição, em 1715, sendo nessa época a taxa de corretagem uns modestos 0,5%[54]. Duzentos anos antes estava em 10%[55].

Ao longo de séculos de vigência, o preço da corretagem diminuiu, o que indica uma crescente regularidade das transacções num clima de confiança. Valores e códigos de conduta próprios do grupo mercantil foram interiorizados dispensando processos adicionais de reforço dos acordos estabelecidos. O mercado, " a economia", na acepção braudeliana, funcionava com custos de transacção suficientemente baixos para tornar arcaica a corretagem[56]. A taxa exígua assinala a sua irrelevância para os operadores. A instituição sobrevivia porque nela se escudava o fisco, aliando o Poder Central aos interesses da Edilidade. Alfândegas e Câmara sustentavam-se do tráfico e tráfego portuários e a eliminação dos agentes polarizadores das transacções e da informação dificultaria o controlo fiscal. No entanto, a corretagem valera, em tempos, 10%. Uma taxa que espelha os elevados custos de uma transacção, ou porque pouco frequente, ou porque os parceiros estariam sempre prontos a viciar as regras do jogo ou, ainda, porque a qualidade de uma mercadoria não era inteiramente dominada, pedindo a peritagem de alguém bem colocado nos circuitos internacionais. O corretor, também negociante, teria de conhecer as especificidades de cada mercadoria, numa época em que a padronização estava longe de ser comum entre centros de produção e de consumo e, se institucionalizada, nem sempre corresponderia em rigor ao esperado[57]. A peritagem era uma mais valia do corretor. Nesse papel, a sua presença reduzia o risco da transacção. 10% era o valor da sua informação, do seu conhecimento, então pouco generalizado[58].

---

[54] - E. Freire Oliveira, *Elementos,* vol. XI, pp 102-103.

[55] - J. C. Coelho e Sousa, *Ob. Cit,* p. 552 e ss.

[56] - Sobre a instrumentalização do conceito *custos de transacção* existe uma abundante produção científica que se enquadra na abordagem teórica da economia geralmente identificada como *Institutinal Economics*. A demonstração da riqueza dos seus pressupostos para a História Económica deve muito aos trabalhos de Douglass North. Como obra mais recente, onde melhor sistematiza o seu pensamento ver *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, 1990. Os custos mais frequentes nas economias de Antigo Regime radicavam da imperfeita interiorização de códigos de conduta (desrespeito a instituições informais) entre agentes económicos, dos desvios, mesmo que inadevertidos, a padrões de pesos e medidas, e das fronteiras pouco claras entre o público e o privado, repercutindo-se numa deficiente clarificação de direitos de propriedade.

[57] - Sobre a interferência da normalização dos atributos dos bens nos custos de transacção ver D. North, *Ob. Cit*, pp. 27-35 e Eggertsson, Thraínn, *Economic Behaviour and Institutions*, Cambridge, 5ª ed., 1995, p. 15.

[58] - Sobre o domínio da qualidade, padrões e preços das mercadorias na cultura mercantil, veja-se P. Jeannin, "Distinctions des compétances et niveaux de qualification: les savoires négociants dans l'Europe

João Brandão, em 1552, atribui ao corpo dos corretores a prova da abastança da cidade de Lisboa mas convém notar que sociedades de igual tradição marítima deram lugar ao aparecimento do papel social do corretor. Em Inglaterra, desde a Idade Média, alguns indivíduos afirmaram-se no meio mercantil como especialistas, como agentes de contactos, procurados nas estalagens, tabernas, mais tarde, nos cafés, por mestres de navios para publicitação da disponibilidade de espaços para carga. Em alternativa, afixavam-se anúncios nas paredes destes estabelecimentos. Assim nasceu o "Lloyd's", um café, casa frequentada por gente familiarizada com seguros marítimos. Até que a impressão diária de "gazetas" retirasse aos locais públicos estas funções, aí circulava a informação. Todavia, em Lisboa ou no Porto que, contrariamente ao juízo de João Brandão, também dispunha de corretores, foi precoce a apropriação do sistema de informação pelo poder local, forçando a regulamentação interna dos corretores, limitando o número de ofícios e consumindo a sua escrituração para efeitos fiscais[59]. Por razões diferentes, o que importava aos negociantes, à Camara ou à Coroa estava numa das casas da Rua Nova. A "praça", o mercado como processo de regulação das trocas, confundia-se com a rua onde os corretores exerciam a sua actividade. Mas a importância da sua intermediação vai-se esbatendo e nesse processo se afundava o valor da taxa cobrada, isto é, o valor da peritagem ou dos contactos trazidos pelos "fretadores de mercadorias".

A estreita interdependência entre corretores e o fretamento público de navios auguraria um bom retrato do pulsar do porto nos livros de tabeliães de notas. Um percurso de investigação necessário para suprir a carência de registos alfandegários ou de outras séries alusivas ao tráfego de Lisboa entre 1580 e 1663. Comporta armadilhas e parte de pressupostos não comprovados, tal como a suposição de que a totalidade dos contratos teria chancela notarial. A estas ressalvas, acrescente-se o simples facto de não estarem completos os fundos notariais. Não tanto devido a incúria dos notários, pelo contrário, uma vez que, desde as primeiras Ordenações Gerais do Reino, e sempre reiterado nas posteriores, era permitido aos tabeliães destruir o que estava em arquivo

---

Moderne", em Franco Angiolini e Daniel Roche (ed.), *Cultures et Formations Négociantes dans l'Europe Moderne,* Paris, 1995, pp. 363-397, pp. 363-367 e J. Price, "What did Merchants do? Reflections on british oversea trade, 1660-1790", *The Journal of Economic History*, vol. XLIX, nº2, 1989, em especial p. 278.

[59] - Só no final do século XVII porcurou a Citty regulamentar a actividade dos corretores e desde então consta de livros de contas de mestres de navios as despesas com a corretagem , Ralph Davis, *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries,* Devon, 2ª ed., 1972, p.164-66.

após 50 anos passados sobre a data das escrituras[60]. Espanta a conservação de livros de notas datados do último quartel do século XVI. No entanto, e considerando apenas o tabelionado de Lisboa, cuja antiguidade do espólio de certos cartórios é notável, não existe completa segurança na série preservada, pois desconhece-se a quantidade de livros encetados em cada ano pelo mesmo oficial. Para certos períodos, para os mesmos meses, existe mais do que um livro de notas. O tabelião, por qualquer motivo, registava as escrituras ora num ora noutro, sem que se descortinem diferenças na tipologia dos contratos. Donde, uma série de livros que cubra, sem lacunas, vários anos não contem necessariamente a suma dos contratos desse período. As falhas seriam mínimas, contudo, se todos os cartórios tivessem documentação do século XVII. Na verdade, para o período em estudo, dos 18 ofícios de tabelião, cujas notas transitaram para diversos cartórios da cidade de Lisboa, salvaram-se apenas os livros de três, para o século XVI e de mais dois a partir de 1600[61].

Para ponderação das potencialidades e limites da amostra dos contratos celebrados em torno da vida portuária é relevante conhecer, além do grau de conservação do acervo documental, as características do tabelionado nos séculos XVI e XVII. Particularismos sobrepunham-se a uma regulamentação geral da instituição. Ficou confirmada nas Ordenações Filipinas a existência de um "Distribuidor", responsável por repartir entre os 18 oficiais em exercício no Paço dos Tabeliães as escrituras solicitadas pelas partes[62]. Em princípio, este cargo retiraria a cada notário a possibilidade de fixar uma clientela. Estavam criadas condições para estruturas de actividade pouco diferenciadas entre cartórios. Porém, logo em 1613, uma convenção entre tabeliães consagrava a aceitação de escrituras requeridas pelas partes e não impostas pelo distribuidor[63]. Já assim, ficaria desvirtuado o arquivo do "Distribuidor" para qualquer tentativa de caracterização do perfil da actividade de cada ofício e, através dela, apreender o peso do acervo relativo à vida marítima da cidade. Por outro lado, para o século XVII, o espólio hoje constante do fundo "*Cartório do Distribuidor*"[64] cinge-se a cópias dos respectivos livros. O confronto da informação aí obtida com as notas dos tabeliães demonstra que o copista não

---

[60] - Ver título dos Tabeliães de Notas nas *Ordenações* de D. Afonso V, D. Manuel e Filipe II .
[61] - Identificados no Arquivo Histórico Distrital de Lisboa, na Torre do Tombo, por cartórios 1, 7^A, 9^A, 11 e 12^A .
[62] - *Ordenações Filipinas*, Título LXXVIII "Dos Tabeliães de Notas".
[63] - Leoni Roncali, *História do Notariado em Portugal*, Lisboa, 1889, p. 10.
[64] - AHDL, *Cartório do Distribuidor*, Caixa 1.

se preocupou em ser exaustivo, seleccionando apenas alguns dos contratos realizados por cada um dos 18 oficiais ou seus serventuários. Portanto, a ausência de notícias da vida portuária nos registos do Distribuidor inviabiliza a validação do que se respiga nos cinco cartórios[65].

Os livros de notas dos tabeliães proporcionam uma amostra não controlável, porque inexistentes outros corpos documentais que, por cotejo, permitam uma apreciação da sua representatividade para a análise do tráfego e tráfico marítimos. Aliás, se outras séries houvesse, os registos notariais teriam sempre informação fundamental, mas nunca seriam uma fonte primária para este efeito. Nestas circunstâncias, a amostra exige uma cuidada crítica interna da fonte. Dois passos são necessários: atentar no contributo relativo de cada cartório, por um lado, e nas persistências ou mudanças da estrutura da actividade dos cartórios, por outro.

Os cartórios úteis para o período em estudo foram desbravados integralmente com o intuito restrito de recensear os contratos imediatamente conotáveis com um navio e uma viagem. Esta particularização levou a descurar, para a construção da série básica, os casos de compra-venda, ou formalização da propriedade de navios que não estivessem a ser associados à organização de uma viagem. Deste procedimento, obteve-se uma amostra de 615 escrituras, cuja tipologia se expõe no quadro I

Quadro I

Contratos relacionados com o fluxo de partidas
Lisboa 1580-1663

Tipo de Contratos	Frequência
Armação	9
Crédito a risco	70
Fretamento	445
Obrigação (de aluguer de espaço)	10
Contratação de tripulação	8
Companhia	33
Total	615

[65] - AHDL, *Cartório do Distribuidor*, Cx.1, L. 8, para 1583, permitindo esse confronto com os cartórios 7[A], 1 e 11.

O contrato de fretamento aparece como o principal motivo para se recorrer aos serviços dos tabeliães do Paço. Manuais de jurisprudência compreendem escrituras tipificadas dando sinal de prática corrente[66]. Olhe-se com desconfiança para a fraca expressão dos contratos de crédito a risco marítimo que, contrariamente ao fretamento, não eram prática controlável por instituições camarárias, podendo ficar circunscritos, com maioria de razão, à esfera privada.

A preponderância dos fretamentos marca uma distinção conceptual entre o transporte e o tráfico, em muitas ocasiões, fruto de uma especialização funcional do armador. Proprietários de navios e carregadores procuraram a intervenção do notário para reforçar o estipulado num acordo particular. Um acto que traduz os custos da incerteza, própria de transacções realizadas num mundo onde era provável o objecto do acordo não se efectivar. O transporte marítimo, o tráfico em geral, associava-se à aventura. O contrato representa uma das etapas possíveis da sua transmutação em "risco institucionalizado" [67]. A incerteza, mais do que a impessoalidade das relações num clima de desconfiança, espelha-se nesta exuberância de escrituras de fretamento entre as demais conotáveis com o movimento do porto de Lisboa. Compõem uma amostra significativa, mas não isenta de alterações quando observada na diacronia. A rarefacção dos contratos começa na década de trinta do século XVII e permanece na segunda metade dos anos quarenta, numa fase em que a conjuntura económica dava sinais de recuperação. O tabelionado de Lisboa, neste aspecto, conforma-se com o que foi detectado em outros grandes centros portuários, nomeadamente em Nantes. Na verdade, tudo indica que "l'histoire du notariat est elle aussi celle de la progressive érosion de son rayon d'emprise (...) L'énorme progression du grand commerce maritime, le dévéloppement des sociétés dirigés par des grands négociants ont fait que l'impulsion commerciale a de plus en plus échapé au monde et aux archives notariales"[68]. A Companhia Geral do Comércio do Brasil, criada em 1649, detendo escritura própria de fretamentos, reforça esta erosão dos notariais,

---

[66] - Gregório Martins Caminha, *Tractado em Forma de Libellos e das Allegações Judiciais e de Processo do Juizo Secular e Eclesiástico e dos Contratos com suas Glosas, reformado de novo com addições pelo Doutor João Martins da Costa*, Lisboa, 1610, fl. 90 e ss.

[67] - D. North, *Ob. Cit.*, p. 127.

[68] - Jean Meyer, "L'appor notariale a l'Histoire Social à l'Époque Moderne en Europe", em *Actas del II Coloquio de Metodologia Historica Aplicada. La Documentation Notarial y la Historia*, vol. I, Santiago de Compostela, 1984, p.49.

dispensando o sinal público nos acordos estabelecidos com particulares para o transporte dos géneros de que detinha o monopólio.

A amostra parece suficientemente ampla para supor que os agentes nela retratados não se restringem a um estrato limitado do grupo mercantil, daqueles que apenas esporadicamente transaccionavam, incapazes de fixar uma rede regular de relações[69]. Contudo, não é provável que os 445 fretamentos, repescados em cinco dos dezoito ofícios de tabelião da cidade, perfaçam 27 % de um total, hipotético, que seria obtido se estivesse acessível todo o espólio dos escritórios de Lisboa. Parte dos acordos privados escapariam sempre a uma celebração pública[70]. Por outro lado, o contributo de cada um dos cinco cartórios não é equilibrado, nem num mesmo período nem ao longo dos anos, sugerindo estruturas de actividade em mutação. Os números concretizam melhor estas interrogações. Até 1600, dispõe-se dos livros de notas de três cartórios, cuja identificação, para maior facilidade, segue a catalogação arquivística . O contributo de cada um para a série elaborada consta dos quadros II (a e b):

Quadro II -A

Contribuição dos Cartórios
Lisboa 1580-1599

Cartório	Escrituras Geral (A)	Tráfico Açúcar (B)	B/A em %
Cartório 1	17	9	53
Cartório 7A	43	24	55
Cartório 11	37	24	64
Total	97	57	58
Média anual	4,6	2,7	

Foram individualizadas as escrituras para transporte de açúcar, seja do Brasil, S. Tomé, ou reexportação para a Europa, de forma a encontrar a

[69] - Jean Meyer, " Art. Cit.", p.66.

[70] - Vejam-se os estudos monográficos em que foi possível aferir a representatividade da fonte através do cotejo com registos alfandegários: M. Marcel Delafosse, "Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime a Bordeau et La Rochelle pricipalement aux XVII et XVIII ème Siècles" em M. Mollat (ed), *Les Sources de l'Histoire Maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII ème Siècle. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 20-23 Mai 1959*. Paris, 1962, pp. 271-289.

importância desta mercadoria no universo mercantil lisboeta: 58% dos acordos. Nestas últimas décadas de Quinhentos, o cartório 1 está relegado para segundo plano, destacando-se o 7A, então na posse de Belchior Montalvo, onde foram celebrados 43 contratos entre 1580 e 1595, altura em que o ofício perde protagonismo, havendo anos (1596 a 1601, por exemplo) em que os seus livros nada dizem sobre o tráfico marítimo. É então que o cartório 11 emerge, em seu lugar, sendo concretizadas, entre 1595 e 1599, 25 das suas 37 escrituras. É difícil não admitir uma alternância entre os dois ofícios pela interferência da figura do tabelião e respectiva clientela. Antes de aprofundar a questão, faça-se o mesmo exercício para todo o período em estudo, incluindo os restantes cartórios, cujos registos começam em 1600 (Quadro II-B).

A paridade entre o cartório 7A e o 11 recorda o que já foi observado nos anos de 1580 e 1599. O adormecimento daquele mantém-se até à Restauração, desde que Belchior Montalvo o largou em 1596. De 1640 até 1663, readquire, em termos relativos, notoriedade, abalando, até, a importância do cartório 1, no total, o mais rico. Uma observação mais fina descobre outras variações: o ofício 12A, no conjunto, com lugar pouco destacável, teve uma clientela assídua entre 1600 e 1606, realizando-se aí, nesses setes anos, a parte substancial dos contratos com viagens destinadas ao Brasil. Por sua vez, o cartório 1, entre 1615 e 1623, contribui com uma parte muito superior à que se apanha no Quadro II-b.

Quadro II - B

Contratos relacionados com o fluxo de partidas
Lisboa 1580-1663

Cartório	Nº Escrituras (A)	(A) em %	Tráfico Açúcar (B)	Tráfico Açúcar/ Subtotal, em %
Cartório 1	224	36,4	87	32
Cartório 7A	115	18,5	56	21
Cartório 11	115	18,5	59	22
Cartório 12A	93	15	43	16
Cartório 9A	68	11	26	9,5
TOTAL	615	100		
SUBTOTAL			271	

Até 1615, o subconjunto das escrituras relacionadas com o tráfico de açúcar vai perdendo relevância. Partindo de 58%, nas últimas décadas do século XVI, a sua ponderação reduz-se a valores próximos dos 44 %. O sentido descendente agrava-se entre 1615 e 1623, durante uma fase em que não transparecem sinais de estagnação da actividade notarial. Outros destinos, que não os brasileiros, prometiam e nessas circunstâncias continuava-se a recorrer aos serviços dos tabeliães. Após a tomada da Bahia, sobretudo, após a ocupação de Pernambuco, a rarefacção dos contratos torna-se evidente.

A par desta tendência para se perder o rasto do açúcar, detecta-se uma alternância nos cartórios mais ricos em informação. O cartório 1 projecta-se para um lugar cimeiro fornecendo cerca de 55 % de casos. Um ofício bem colocado nos tempos da União Dinástica, limita-se, após a Restauração, a uns insignificantes 2,3% dos contratos datados de 1640 a 1663. O ofício morre, mas a sua clientela não, virando-se para os tabeliães que têm livros de notas catalogados no cartório 7A. Com a Restauração, a fonte espelha o universo mercantil de forma mais enviesada. A pobreza do número de observações não se explica apenas pela conjuntura económica depressiva. O fenómeno é comum ao tabelionado do Porto, onde se preservam registos alfandegários numa série contínua desde 1639 que permitem olhar com outros instrumentos o significado do contributo dos cartórios notariais para a história marítima. A recuperação das receitas alfandegárias, passados os anos difíceis de 1640-45, demonstra que o negócio do Brasil girava, cada vez mais, fora da alçada notarial.

As alternâncias identificadas asseguram que, em cada uma das fases, pelo menos um, dos ofícios mais familiarizados com o costume marítimo, contribuiu para a elaboração da série, o que empresta certa segurança à fonte. A coincidência da data da convenção para serem aceites escrituras de partes além das impostas pelo distribuidor, de 1613, e a clara preponderância do cartório 1, confere verosimilhança à existência de uma "especialização" entre notários. O grau dessa especialização deve ser aferido através da ponderação do número de escrituras relacionadas com o tráfico marítimo na actividade notarial. O caso do ofício 7A, relegado para um plano secundário após a morte de um dos tabeliães mais solicitados, constitui um caso digno de análise.

Belchior Montalvo entrou a servir o ofício, cuja propriedade pertencia a Luís de Paiva, em 1570[71]. O primeiro livro conhecido, por ele assinado, contém escrituras datadas entre Junho de 1572 e Fevereiro de 1573. Preenche com a sua escorreita caligrafia 106 cadernos de notas até 1595, quando a sua idade avançada se sente numa escrita de traços indecisos, partilhando o trabalho com um Jerónimo Teixeira. O ofício transitou para Simão Antunes, por "falecimento de Belchior Montalvo", em 1596, conforme esclarece o serventuário António Oliveira Trindade, em livro datado de 1597[72]. Em Maio de 1598, porém, o proprietário entra em exercício.

A morte de Montalvo altera a história do cartório. Durante 15 anos, 58% dos contratos recenseados para o período 1580-1595 foram da sua lavra e a estrutura da actividade não apresenta grandes variações, sintetizada no Quadro III, tomando 1580-1583 como amostra:

Quadro III

Actividade de Belchior Montalvo
amostra 1580-1583

Tipo de Escritura			
Procuração	393	Doação	9
Quitação/Distrato	115	Fretamento	8
Concerto/Transacção	24	Companhia	1
Obrigação	0	Testamento	15
Fiança/abonação	60	Dote	19
Venda	80	Legitimação	1
Arrendamento	63	Alforria	1
Emprazamento	13	Servidão	6
Trespasse	5	Indiferenciado	11
Hipoteca	1	*TOTAL* -	862

Sobressai a exuberância de procurações. Justificam 40% do expediente do cartório. Se agruparmos as escrituras em grandes categorias, o número de

[71] - AHDL, *Cartório do Distribuirdor*, Cx.1, L.4.
[72] - AHDL, C.7[A], C.25, L.2.

procurações, isoladamente, quase atinge o lugar tomado pelos contratos de teor económico (381 observações)[73]. Neste grupo se inserem os fretamentos e companhias, nele alcançando a modesta ponderação de 2,2%, em contraste quer os demais relacionados com operações de crédito (quitações, distratos, com 30%), quer com a cedência de direitos de propriedade (hipotecas, vendas, arrendamentos etc, com 52%). Pouco mais frequentes que os fretamentos foram os acordos de família (testamentos, dotes e legitimações,) com 4%. O núcleo abrangido pelo "direito de Antigo Regime" (alforria e servidão[74]) adquire uma expressão equiparável às escrituras motivadas pelo movimento portuário. A tipologia enferma de várias deficiências, mas não cabe aqui refazê-la. Serve para arrumar os 862 contratos com o sinal público de Belchior Montalvo nos três anos acima referidos. Por aí se descortina o fraco peso daqueles que interessa isolar, ou antes, a distorção introduzida pela esmagadora presença de procurações. Ora, um tabelião particularmente activo, que cativou a elite mercantil do período de 1580 a 1595, realizou 4973 contratos (uma média de 310 por ano), dos quais, 1530, foram procurações (31%), contra 60 fretamentos e companhias (1,2%)[75]. O seu sucessor parece ter sido mais versado em escrituras de outra natureza, passando o cartório a ter uma nova estrutura de actividade. Simão Antunes, menos requisitado, celebrou uma média de 176 escrituras por ano. Focando a história do ofício entre 1603 e 1605, encontram-se 527 contratos, dos quais, 27% de procurações, 36% de quitações e apenas 1 fretamento[76].

O volume de quitações nos livros de Simão Antunes, associado a uma tipologia menos diversificada, assinala a interferência dos conhecimento jurídicos dominados pelo tabelião e de que maneira seleccionaria a procura dos seus serviços[77]. A especialização dos cartórios será o reflexo de uma crescente familiarização do oficial com um determinado tipo de contratos, seus fundamentos e particularidades jurídicas, gerando relações preferenciais com

---

[73] - Seguindo a tipologia proposta por Jean-Paul Poisson, em "Pour une étude statistique de la pratique notariale au XVII ème siècle", *Journal de la Société de Statistique de Paris*, 1971, p.139.

[74] - Jean-Paul Poisson inclui os contratos de aprendizagem no grupo das escrituras relacionadas com a actividade económica dos dois cartórios de Paris que estuda para o ano de 1610 ("Art. Cit.", p.139). Até pela sua designação, os contratos de servidão, isto é, de iniciação de aprendizes, remetem para uma relação contratual que comporta elementos específicos do direirto de Antigo Regime, envolvendo a transmissão de saberes num contexto jurídico que é apenas tangente ao "direito comercial".

[75] - AHDL, C. 7[A], Caixas 8 a 24, com cerca de cinco livros cada.

[76] - AHDL, *Idem*, Caixas 28 e 29.

[77] - Jean L. Laffont, "Problème et enjeux de l'analyse historique de l'activité notariale", Jean L. Laffon (ed.), *Problèmes et Méthodes d'Analyse Historique de l'Activité Notariale (XV-XIX siècles). Actes du Colloque de Toulouse (15-16 Sep. 1990)*, Toulouse, 1991, pp.23-25.

um dado universo social. Uma experiência adquirida que chegou a produzir variações pontuais na redacção dos contratos de fretamento, interpondo-se a um formulário suficientemente padronizado para não se descobrirem diferenças dignas de reparo a nível dos cartórios ou a nível regional. Um tabelião em exercício na cidade do Porto, certamente por experiência, introduziu sempre cláusula inédita e única nos textos de sua responsabilidade, sobre a forma de entender as *avarias* em caso de acidente[78]. Não se limitou a passar a público um acordo privado. O tabelião agiu, alertando as partes para um dos campos mais frequentes de litígio. Nessa qualidade, esculpiu a seu modo a documentação em análise, nos anos de 1605 a 1607[79].

Se a formação do oficial poderia particularizar as cláusulas dos fretamentos, outras variantes decorreriam da desigual dimensão do grupo mercantil do Porto e de Lisboa. Aqui, foi regra especificar-se o nome dos correspondentes no Brasil a quem ia dirigida a mercadoria. No Porto, é informação que falta com regularidade. Mas talvez houvesse uma maior proximidade social entre o tabelião e os agentes mercantis residentes na cidade. É na sua casa que se celebram os acordos e não raro serve o tabelião de testemunha de reconhecimento. Em Lisboa, pelo contrário, é norma a presença de indivíduos alheios ao acordo para "que digam que conhecem as partes"[80].

Do confronto do tabelionado de Lisboa e Porto convém destacar mais as semelhanças que as diferenças, prevalecendo aqui, também, as procurações. Numa análise comparada das observações acima expostas, baseadas em amostragens de 1580 a 1605, com um estudo efectuado para Paris na mesma época[81], valorizam-se os condicionalismos sociais e geográficos no perfil da actividade notarial. Em Paris, as procurações diluem-se numa miríade de escrituras de crédito. Se numa capital de Reino, distante do mar, não surpreende o silêncio sobre o tráfego portuário, nem por isso se encontram em abundância fretamentos em Nantes[82]. Variantes que conferem pertinência à concepção de uma "geografia das fontes notariais"[83] , nada mais que efeitos de

---

[78] - Ver adiante, Capítulo IV, o significado das avarias na organização do transporte.
[79] - AHDP., PO2, Livros 24, 25, 26.
[80] - Capítulo sobre as Testemunhas no título dos tabeliães nas *Ordenações Filipinas*, Título LXXVIII.
[81] - Jean-Paul Poisson, "Art.. Cit".
[82] - Jean Meyer, *L'Armement Nantais dans La Deuxième Moitié du XVIII Siècle*, Paris, 1969, p.34.
[83] - Jean Meyer, "Art. Cit." e Valentin Vasquez de Prada, "Protocolos Notariales e Historia Economica, Credito, Comercio, Industria" em *Actas del II Coloquio de Metedologia Historica Aplicada. La Documentacion Notarial y la Historia,* vol II, Santiago de Compostela, 1984, p.191.

universos sociais distintos e respectiva interacção com o tabelionado. Ora, face às lacunas do fundo documental de Nantes, importante porto colonial desde finais do século XVII, os 445 fretamentos celebrados em Lisboa entre 1580 e 1663 adquirem um novo significado. Por outro lado, a profusão de procurações empresta à instituição portuguesa uma especificidade não desmentida por estudos de caso, versem centros rurais ou urbanos europeus[84]. Tal exuberância será o reverso da elevada mobilidade geográfica de certos estratos sociais, senão de toda a sociedade portuguesa[85]. Será o reverso de fluxos migratórios, não apenas dirigidos aos portos do Império: de aldeias para vilas ou cidades mais próximas; de vilas em decadência para outras conjunturalmente mais prósperas, alterando a geografia dos principais agregados populacionais de cada região[86]. De norte para sul, de leste para oeste, assim esquematiza António Oliveira essa constante que vai moldando as formas de povoamento do território[87]. Os horizontes, as motivações e as distâncias dessa mobilidade diferem segundo a ocupação ou estatuto desejado pelo emigrante[88]. A União Dinástica veio alargar a escolha às Índias de Castela. Partia-se, mas permaneciam os laços, os bens, até. À espera do regresso. Porque a emigração significou o alargamento do espaço económico do Reino, a procuração era um instrumento essencial na organização mercantil que, através desse instrumento, constitui as suas redes, cria os seus agentes e prescinde de outras modalidades juridicamente mais complexas, como fosse a constituição de companhias.

As procurações dominam a actividade notarial dos centros litorâneos aqui analisados. Uma sobreocupação que poderia levar os agentes económicos, condicionados por calendários pouco maleáveis, a dispensar a

---

[84] - Jean-Paul Poisson, "Art. Cit". e para um centro rural, Marie Bardet, "Activité Notariale en Milieu Rural à l'Époque Moderne: essai de réflexion méthodologique", em Jean L. Laffont (ed.), *Problèmes et Méthodes d'Annalyse Historique de l'Activité Notarial,* Toulouse, 1991, p. 48 e 49.

[85] - V.Magalhães Godinho, "L'Émigration Portugaise (XV-XX siècles). Une Constante Structurale et les Réponses aux Changements du Monde" em *Revista de História Económica e Social*, nº1, 1978; pp. 5-32 e *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa* , Lisboa, 3ªed., 1977, pp. 45-69.

[86] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico. 1600-1773*, Lisboa, 1993, p.369.

[87]- António Oliveira, "Migrações Internas e a Média Distância em Portugal de 1500 a 1900", *Arquipélago,* 2ª série, vol. I, nº 1, 1995, pp. 259-307.

[88] - O fundo arquivístico dos tribunais da Inquisição retratam à exaustam o problema. Veja-se, a título de exemplo, os Livros 6 e 8 da *Inquisição de Lisboa* onde raros foram os penitenciados, independentemente da profissão, que residiam no local de nascimento. Os horizontes e o grau dessa mobilidade eram, contudo, dependentes da ocupação. Vejam-se as variações do número de óbitos no exterior em função da distribuição topográfica das freguesias do Porto. As ribeirinhas compreendem mais de 40% de óbitos de indivíduos ligados a actividade marítima em cidades ultramarinas, Brasil e Índias de Castela, contra apenas 2% nas freguesias do interior, Amélia Polónia e Helena Osswald, "O Reverso do Tratado de Tordesilhas", *Vértice*, II série, nº6, 1994, p.49.

escritura pública e a satisfazerem-se com os chamados "conhecimentos de carga", de teor privado[89], ou com papéis rascunhados por quem disso fazia o seu sustento. Na Praça do Pelourinho, na continuidade da Rua Nova dos Mercadores , muitos homens, com suas bancadas, "que se poderiam chamar notários ou tabeliães", embora não tivessem "nenhum cargo oficial", ganhavam a vida como escriturários, sempre prontos a redigir de tudo um pouco, desde cartas de amor a petições e notas de toda a sorte[90].

É simples aceitar uma discrepância razoável de resultados no cotejo de fontes notariais com outras passíveis de seriação[91]. Porque subavaliam ou sobreavaliam o universo em observação, "les notaires (...) ne fournissent pas des renseignements quantitatifs véritables ou tout au moin, ils ne permettent pas d'atteindre des chifres absolus"[92]. Para uma análise do tráfico marítimo a fonte constitui uma sondagem, cujo universo nos é dado, imposto pelas vicissitudes do passado [93]. Mas não será isso a natureza de um legado, de toda a documentação ao nosso alcance? Os fretamentos e todas as demais escrituras que indicam um navio a desaferrar de Lisboa ou do Porto não permitem a obtenção de valores absolutos. A partir da Restauração as falhas podem ser detectadas, para o período filipino não. A fonte desvirtua-se. Uma perda em parte compensada por registos alfandegários da cidade do Porto. Continua a faltar "o filão de fontes que possa um dia levar a reconstituir, mesmo que aproximadamente, o movimento comercial transatlântico"[94]. Contudo, até 1640, os cartórios notariais são a única porta de acesso ao *tráfego* brasileiro. Espelham tendências, válidas, por certo, se observadas criticamente, com o auxílio da informação qualitativa.

É preocupação do presente capítulo buscar na actividade notarial um indicador de conjunturas, uma periodização que perscrute as possíveis mudanças do lugar de Lisboa nas comunicações brasileiras.

---

[89] - Exemplo de um conhecimento de carga encontra-se em apêndice num dos livros (6) da Caixa 20 do Cartório 7[A].

[90] - Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*, tradução do latim por José Felicidade Alves, Lisboa, 1988, p. 54.

[91] - M. Marcel Delafosse, "Les Sources ...", p. 280 e Etienne Trocmé e M. Marcel Delafosse, *Le Commerce Rochelais, de la fin du XV ème Siècle au début du XVII ème Siècle*, Paris, 1952, p.70.

[92] - M. Marcel Delafosse, " Les Sources...", p.280.

[93] - Jean Meyer, *L'Armement Nantais...*, p.43.

[94] - V.Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, 1983, p. 111.

2- Lisboa e o tráfego brasileiro: as conjunturas

A representação gráfica da celebração anual dos contratos relacionados com largadas do porto de Lisboa (gráfico I) não permite a captação imediata de conjunturas. Ressaltam anos particulares, por ausência de contratos, reconhecem-se décadas extraordinárias, por excepcional frequência dos mesmos. Oscilações que traçam linhas nervosas, a exigir informação complementar de modo a vislumbrarem-se as principais condicionantes deste pulsar de aparência caótica, efeitos dos múltiplos parâmetros de variação dos ritmos do tráfego marítimo. Navios em movimento, graças aos capitais e ao crédito dominado por redes mercantis que uniam a cidade à Europa, ao Brasil e às Ilhas. Num porto internacional, como Lisboa, sentia-se a paralisia provocada pelas requisições régias de navios particulares ou as perturbações introduzidas pelo cumprimento dos embargos impostos aos Rebeldes Holandeses. Épocas de fome atraíam embarcações de toda a proveniência, enquanto o receio da peste as coibia de entrar. Quebras momentâneas das comunicações, pela ameaça do corso, originavam a acumulação das mercadorias nos trapiches brasileiros. Ao estrangulamento momentâneo do tráfego seguia-se, em compensação, uma súbita e episódica recuperação. Um negócio de risco, no mar e em terra. Na cidade, os receios provinham da denúncia à Inquisição, forçando o grupo mercantil a uma renovação constante. O êxodo de mercadores cristãos-novos afectava as praça de Lisboa ou do Porto, até que as redes se restabelecessem, capazes de dar novo fôlego ao tráfico marítimo.

A factologia política, militar e económica enforma a vida portuária, resultando numa sucessão de tempos mortos e tempos agitados, "qui rendent l'interprétation des moyennes très périlleuses"[95]. Estrutural, então, essa irregularidade. Acresce a esta visão genérica, a singularidade da fonte aqui utilizada, mais exigente na sua interpretação que qualquer outra produzida directamente por instituições portuárias ou alfandegárias. Os ritmos de navegação, para o Brasil ou para diferentes destinos, visíveis no gráfico I, são obtidos a partir da frequência de contratos, isto é, do móbil individual que levou à celebração pública de um acordo privado. É provável que os tempos mortos e os de maior agitação tenham explicações particulares, inviabilizando a eleição de um factor único para compreender picos e cavas pronunciadas.

---

[95] - Charles Carrière, *Négotiants Marsaillais au XVIII ème Siècle. Contribuition à l'étude des économies maritimes*, Tomo I, Marselha, 1973, p.465.

Quadro IV

Frequência de Contratos : Brasil e Outros Destinos

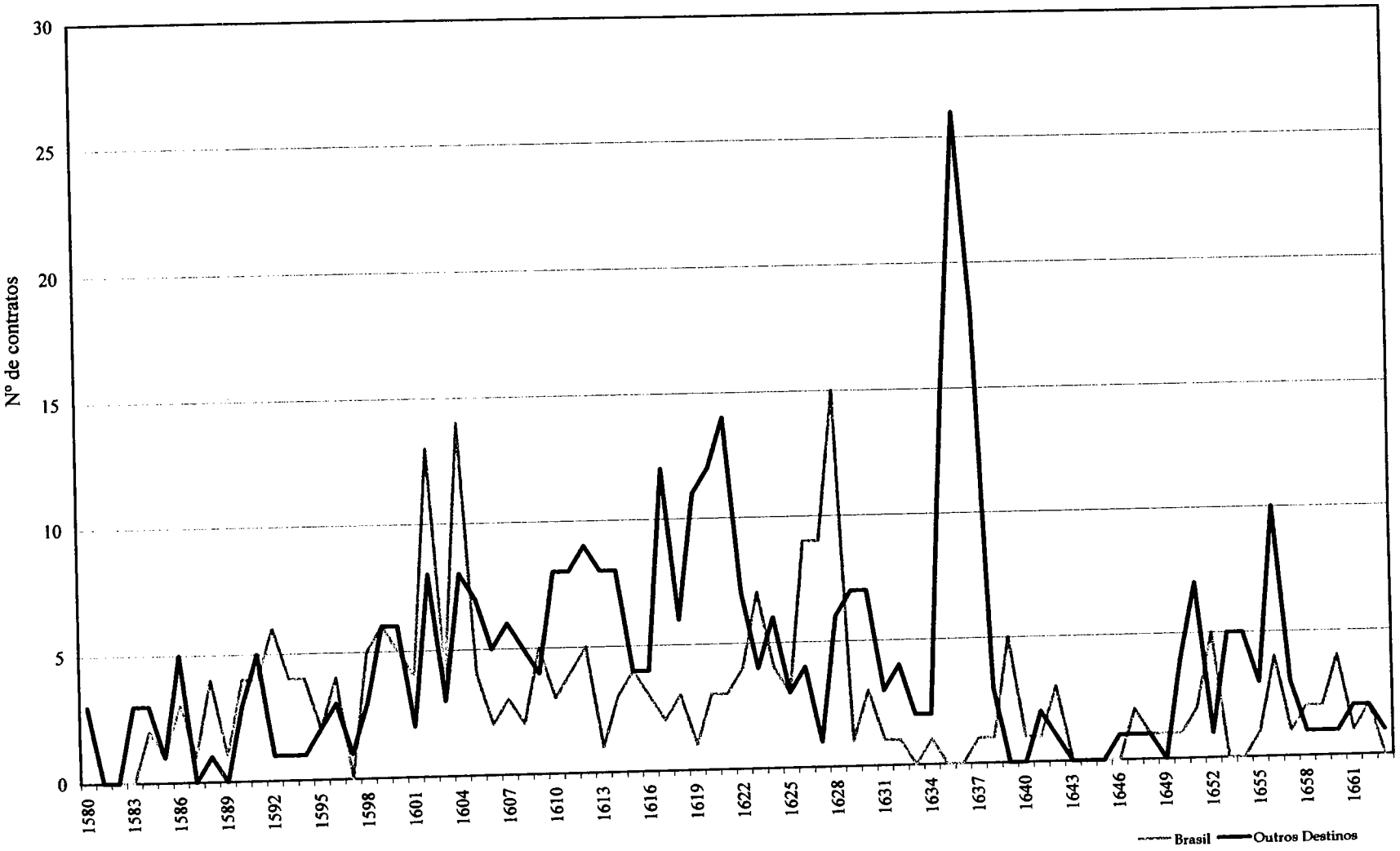
ANO	LISBOA			PORTO
	BRASIL	OUTROS DESTINOS	TOTAL	BRASIL
1580	3	3	6	0
1581	0	0	0	0
1582	0	0	0	0
1583	0	3	3	0
1584	2	3	5	2
1585	1	1	2	1
1586	3	5	8	0
1587	1	0	1	1
1588	4	1	5	0
1589	1	0	1	0
1590	4	3	7	0
1591	4	5	9	0
1592	6	1	7	0
1593	4	1	5	0
1594	4	1	5	0
1595	2	2	4	3
1596	4	3	7	2
1597	0	1	1	0
1598	5	3	8	0
1599	6	6	12	0
1600	5	6	11	3
1601	4	2	6	0
1602	13	8	21	0
1603	4	3	7	1
1604	14	8	22	0
1605	4	7	11	8
1606	2	5	7	4
1607	3	6	9	5
1608	2	5	7	0
1609	5	4	9	5
1610	3	8	11	1
1611	4	8	12	2
1612	5	9	14	9
1613	1	8	9	4
1614	3	8	11	7
1615	4	4	8	9
1616	3	4	7	2
1617	2	12	14	6
1618	3	6	9	3
1619	1	11	12	2
1620	3	12	15	3
1621	3	14	17	5

ANO	LISBOA			PORTO
	BRASIL	OUTROS DESTINOS	TOTAL	BRASIL
1622	4	7	11	0
1623	7	4	11	7
1624	4	6	10	6
1625	3	3	6	0
1626	9	4	13	5
1627	9	1	10	10
1628	15	6	21	20
1629	1	7	8	1
1630	3	7	10	0
1631	1	3	4	3
1632	1	4	5	1
1633	0	2	2	7
1634	1	2	3	5
1635	0	15	15	2
1636	0	26	26	2
1637	1	18	19	3
1638	1	3	4	4
1639	5	0	5	4
1640	1	0	1	0
1641	1	2	3	5
1642	3	1	4	4
1643	0	0	0	2
1644	0	0	0	1
1645	0	0	0	2
1646	0	1	2	1
1647	2	1	3	2
1648	1	1	2	4
1649	1	0	1	1
1650	1	4	5	1
1651	2	7	9	10
1652	5	1	6	5
1653	0	5	5	7
1654	0	5	5	3
1655	1	3	4	3
1656	4	10	14	6
1657	1	3	4	3
1658	2	1	3	5
1659	2	1	3	4
1660	4	1	5	1
1661	1	2	3	2
1662	2	2	4	0
1663	0	1	1	1

TOTAIS			
	LISBOA	BRASIL	244
		OUTROS DESTINOS	371
		TOTAL	615
	PORTO	BRASIL	241

Gráfico I

Frequência de Contratos



Não surpreende o hiato dos anos de 1581 e 1582. A falta de notícias recorda a turbulência dos primeiros passos da União Ibérica, com a resistência de D. António, Prior do Crato. Contrariamente, nas observações para as duas últimas décadas do século XVI, não se descobrem os efeitos perniciosos das Visitações de Furtado de Mendonça a Pernambuco na desagregação do grupo cristão-novo com ramificações brasileiras. Pouco claras, também, as dificuldades adicionais trazidas pelo corso: os bloqueios ingleses à Bahia em 1587 e ao Recife em 1595[96], ou os ataques holandeses e franceses, na Bahia, em Ilhéus e Pernambuco[97]. Um clima de guerra endémica a justificar que fossem armados 200 navios em Inglaterra para delapidar a navegação Ibérica, entre 1589 e 1591[98]. Perturbações que, pela sua constância, construíam o cenário do negócio e que não são, por isso, sensíveis numa eventual flutuação da frequência dos contratos.

O volume de registos entre 1598 e 1604 merece algumas considerações. Anos marcados por um outro género de contingências da vida portuária. A dupla "esterilidade" e "epidemia" afligiu o Reino e a cidade não lhe escapou. A falta de pão obrigaria o monarca a emitir "salvos condutos" em 1596 a todos os navios que viessem da Alemanha e França, desde que metade da sua capacidade fosse carregada de trigo, com a promessa de eliminação do embargo colocado nos portos do Reino[99]. No ano seguinte, para obviar a mesma carência, abriam-se as portas à navegação aragonesa, para abastecer Lisboa de 60 000 fanegas do cereal[100]. Neste vai e vem de navios, entraria a peste, grassando até 1603, ainda que fosse julgada extinta em 1599[101]. Mas continuaria a fazer estragos durante mais quatro anos. Época dramática a convidar a elite urbana a fixar-se nos arrabaldes, procurando protecção na ruralidade do Alfeite, Seixal, Montijo ou Belém[102]. Da cidade desertavam os que a podiam socorrer. Em 1598, o Senado lamentava não construir outro hospital por falta de fundos, pois "por conta deste mal que nos deus livre, à cidade quebrão as rendas della mais de metade e que o remedio da emposição

---

[96] - Francisco Adolfo Vernhagen, *História Geral do Brasil*, vol I, 2ª ed. Rio de Janeiro, s/d., p.379 e Max Justo Guedes, "Incursões de Corsários e Piratas à Costa do Brasil: 1500-1622", *História Naval Brasileira*, vol. I, Tomo II, Rio de Janeiro, 1975, p.494, 501.

[97] - Max Justo Guedes, "Art. Cit.", p.493 e 505.

[98] - Joseph Joyce, *Spanish Influence on Portuguese Administration. A study of the Conselho da Fazenda and the Hapsburg Brazil, 1580-1640*, PhD, Univ. South California, 1974, p.249.

[99] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, Vol. II, p. 93 e 94.

[100] - *Ibidem*, p.99.

[101] - J. Romero Magalhães, *Algarve Económico*, p. 40.

[102] -J. Gentil Silva, *Stratégie des Affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres Marchandes des Rodrigues d'Évora et Veiga*, Paris, 1956, p. 61-62.

(*na carne e vinho*) não he satisfação bastante porque não há de correr logo senão depois da cidade se tornar a povoar de riquos, que ande tornar a ella"[103]. Nesta conjuntura, o Paço dos Tebeliães assistia a uma incrementada solicitação dos agentes mercantis. Celebraram-se, nestes anos de peste, e no seu imediato rescaldo (1598-1604), 51 contratos para o Brasil contra apenas 39 nos dezassete anos anteriores (em média anual, 7 e 2, respectivamente). Em 1602, a saída do Tejo estava condicionada pela presença de forças inglesas que atacavam todos os navios, desbaratando-se uma frota do Brasil[104]. Coloca-se a hipótese de os picos de frequência não serem, por norma, sintoma de conjuntura positiva. Pelo contrário. A peste e o espectro da morte convidaria a reforçar os contratos privados, para que herdeiros e juízes dos orfãos soubessem das dívidas activas ou passivas dos defuntos.

Após 1605, a média anual das partidas para o Brasil decresce, retomando o ritmo da década de 90 de Quinhentos (3 contratos). Inflexão surpreendente. Nesse ano de 1605 alteraram-se as condições do tráfego. Interditava-se a navegação estrangeira nas rotas coloniais, o que afastaria as urcas hamburguesas de um negócio florescente desde finais do século XVI[105]. Mudavam as caracteristicas da frota, ao eliminarem-se as unidades de porte considerável. Da redução da tonelagem dos efectivos esperar-se-ia o aumento da circulação de navios de menor porte. Os registos coligidos são disso inexpressivos. A média anual de contratos para o Brasil retoma os valores anteriores ao surto episódico dos anos da peste em ritmo contrário às partidas para outros destinos que desenham uma linha ascendente. Um sinal da maior diversidade de contactos estabelecidos pelos agentes de Lisboa. A observação compartimentada da frequência dos contratos para o Brasil, ignorando o sentido da série construída para outros destinos, não permitirá a detecção de conjunturas. É, sim, prometedora de melhores resultados a observação conjunta. Desvenda esse desencontro de tendências que individualiza os anos de 1614 a 1623, período crítico para o açúcar brasileiro.

Os primeiros sintomas de dificuldades deram-se em 1612. Uma provisão do Conselho da Fazenda determinou que senhores de engenho e lavradores não fossem executados por dívidas em mais de metade ou dois terços, respectivamente, das suas novidades. A decisão favorecia uma "açucarocracia" endividada, dependente de mercadores que vendiam a crédito

---

[103] - E. Freire de Oliveira, *Elementos,* Vol. II, p.100.
[104] - J. Gentil Silva, *Ob. Cit.*, p.73.
[105] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica*..., Vol. I, Lisboa, 1855, p.103 e 104.

os bens de capital. Segundo estes, a moratória atendia a súplicas da Câmara da Bahia que, ecoando os interesses de senhores de engenho, mal informava o Poder Central. Em sua defesa alegaram que "nunqua os dittos lauradores e senhores de engenho estiueram tam riquos como oje estam nem deveram menos do que oje deuem". Como não pagavam suas dívidas, em geral saldadas em açúcar, expediam "pera este Rejno por sua quonta gozando das liberdades que S. Majestade lhes da", em prejuízo da Fazenda, "como se pode mandar ver das *alfandegas desta cidade porto* e *viana*"[106]. Os comerciantes de Lisboa negavam os problemas sentidos na produção, julgando tratar-se de um ardil dos senhores de engenho para lhes retirar as vantagens da intermediação. Não estariam longe da verdade, pois nesse ano foi possível arrematar o contrato dos dízimos por 185 000 cruzados, mais 25 000 que nos dois anos antecedentes[107]. Contudo, Manuel Rodrigues Sanches, o contratador dos dízimos em 1612, tornar-se-ia defensor da causa dos mercadores, na medida em que a decisão da Fazenda reduzia o tráfico e ele, como negociante que era, também vendia muitas mercadorias a fiado. Sem poder cobrar o que tinha a haver, via-se impossibilitado de cumprir o contrato. Em exposição de 1614, reconhecia que, no ano anterior, a seca e a "grande baixa dos açúcares" tinham sido desastrosas mas, a bem das suas obrigações e da Fazenda, solicitava revogação da moratória. O Conselho fez ouvidos de mercador e foi de parecer que o "alvara de espera" se mantivesse válido por mais três anos[108].

De 1612 a 1615, a colisão de interesses, entre produção e circulação, sugere uma generalizada distinção ocupacional entre proprietários e comerciantes. Marca os primeiros passos de um período espinhoso da história do "ciclo do açúcar", reflectindo-se tanto na quebra do rendimento dos dízimos[109] como no comportamento dos preços nos centros brasileiros e nos mercados consumidores europeus[110]. Uma crise inserida no único período de paz com as Províncias Unidas. As Tréguas de 1609 a 1621 foram irrelevantes para desassombrar a visão pessimista dos meios mercantis.

A tendência em baixa dos preços do açúcar, num e noutro lado do Atlântico, acentua-se a partir de 1618. Neste ano, as repercussões da fraca

---

[106] - AHU, *Baía*, nº52 e Stuart B. Shwarz, *Segredos Internos. Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*, S. Paulo, 1995, pp. 170 e 171, F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique...*, p.262.

[107]- B.Ajuda, 50-VIII-6, f. 151vº-152. F. Mauro, *Ob. Cit*,... quadro síntese, p. 293, dá o valor de 100 000 cruzados.

[108] - AHU, *Baía*, nº 71.

[109] - Stuart B. Shwartz, *Segredos Internos...*, p.152.

[110] - Vera Lúcia Amaral Ferlini, *Terra, Trabalho e Poder*, S. Paulo, 1988, p.61. Ver adiante, cap. III e IV as implicações do sector dos transporte no agravamento desta crise.

rentabilidade dos engenhos obrigaram o Governador, D. Luís de Sousa, a lamentar a falta de candidatos à arrematação dos contratos dos dízimos[111]. Uma crise que acentuaria a transferência de propriedade, contribuindo para a pouca estabilidade do grupo de senhores de engenho[112]. O diferencial dos preços no mercado fornecedor e consumidor estreitava-se, tornando os prémios de arbitragem pouco atraentes. Os homens de negócio de Lisboa consideraram outras oportunidades, nomeadamente, o tráfico negreiro e sua ligação aos circuitos da prata. Mas a economia brasileira não estava isolada nesta conjuntura depressiva. A "crise de 1618- 1623" bate em todos os fluxos intra e inter-continentais, numa clara ressonância do alargamento da guerra à Europa Central[113]. No entanto, as rotas dos escravos, de Angola e de Cabo Verde em direcção às Índias de Castela, apesar da falência do contratador António Fernandes Elvas, captaram capitais da praça de Lisboa, ressentida dos efeitos da conjuntura brasileira. A explosão dos contratos de crédito a risco, de fretamento ou de constituição de companhias dá conta dessa transferência. Para muitos dos agentes tratou-se de uma antecâmara para instalação em Madrid ou Sevilha.

O ano de 1618 enceta uma crise europeia e coincide, no império português, com uma criteriosa desmontagem de redes mercantis, mercê das Visitações de Marcos Teixeira à Bahia e, depois, de Daniel do Lago, a Olinda[114], bem como da elaboração de "uma lista geral" para "limpar" a cidade do Porto, "terra tão inficionada", "onde se professava tão commumente o judaismo"[115]. "A comunicação que os moradores daquela cidade tem com os desses Estado", de Pernambuco, conforme se diz numa carta régia ao Governador D. Luís de Sousa, justificaria o esclarecimento do que então se passava, em simultâneo, no Reino: "da visita que por ordem do Santo Officio se fez na cidade do porto resultou serem presos a mayor parte dos homens de

---

[111] - AHU, *Baía*, nº206. Em 1623 o Provedor Mor da Fazenda do Brasil daria notícias da quebra do rendimento do dízimo, "por razão do baixo preço e pouca reputação em que oie estão os açuquares", AHU, *Baía*, nº3.

[112] - José Antônio Gonsalves de Mello, *Gente da Nação. Cristãos-Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654*, Recife, 2ªed., 1996, p.9.

[113]- Para enquadramento desta crise, referida em qualquer síntese sobre a economia europeia do século XVII, veja-se, como as melhores abordagens, Rugiero Romano, "Tra XVI e XVII Secolo. Una Crise Economica: 1619-1622", *Revista Storica Italiana*, vol. LXXIV, nº3, 1962, pp. 408-531 e Charles P. Kindleberger, "The Economic Crisis of 1619 to 1623", *The Journal of Economic History*, vol. 51, nº1, 1991, pp.149-175. Para os diversos aspectos da crise na economia europeia, I. Wallerstein, *El Moderno Sistema Mundial*, vol. I, Madrid, 3ª ed., 1984, pp. 408-415 e vol. II, p.33. Sobre as relações com a economia brasileira, Stuart B. Shwartz, *Segredos Internos*, p.153-155 e Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654*, Rio de Janeiro, 2ªed., 1998, pp.88-91.

[114] - Anita Novinsky, *Os Cristãos-Novos na Bahia*, S. Paulo, 1972, p.112-113.

[115] - Anita Novinsky, *Ob. Cit.*, p.149.

negocio da nação cristãos-novos que ali avia e ausentaram-se outros". Seria conveniente o Governador cuidar das mercadorias vindas nas frotas pertencentes aos presos e ausentes, nomeando um ministro que, em conjunto com os oficiais do fisco, assistisse às vendas e inventários[116]. Um dos portos de tráfico do Reino sofria uma pesada investida da Inquisição. Desbaratava-se o potencial da cidade do Porto. Em 1623, a Câmara diria que "a gente de negocio que alguma ouve em algum tempo (...) sesara com as prisoins que ouve pelo Santo Officio"[117]. Num contexto politico-militar favorável, de tréguas, a repressão social e a descida dos preços do açúcar compõem um quadro negro para os anos de 1618-1623. Os ritmos da amoedação da prata na Casa da Moeda de Lisboa confirmam-no[118]. Os contratos de arrendamento do consulado também[119].

Conjuntura política só aproveitada pela Holanda. Com a assinalável descida das taxas de frete nos centros marítimos holandeses recrudesceram e reestruturaram-se as ligações com a Península Ibérica. Sob controlo da marinha neerlandesa intensificaram-se os fluxos dos cereais polacos, contra o sal, vinho, figos, açúcar e outros produtos ibéricos[120]. Contactos regulares que, se não foram suficientes para manter o contrato do consulado em alta, nos críticos anos posteriores a 1618, foram, por certo, fundamentais para a cidade de Lisboa assistir à entrada e saída de navios estrangeiros que a abasteciam de pão. Tranquilidade perdida, quando em 1622, logo em Fevereiro, tendo as Tréguas terminado, se fez sentir a "esterilidade" da colheita do Verão.

O novo contexto de guerra, mais ainda que nos anos de 1605 a 1609, também de embargo portuário à navegação holandesa, obrigou a uma apertada vigilância, criando--se uma organização própria, a chamada "administração do contrabando", na correspondência do Senado. O "contrabando", noutras localidades ibéricas, pressupunha a cobrança de um imposto de 10%, *ad valorem*, sobre toda a mercadoria produzida e/ou transportada nos territórios inimigos[121]. Em Lisboa, antes da escassez de

---

[116] - "Livro Segundo do Governo do Brasil", *Anais do Museu Paulista*, Tomo III, 1927, p.80.
[117] - Citado em Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu Termo (1580-1640). Os Homens, as Instituições e o Poder*, vol. I, Porto, 1988 , p.123.
[118] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p.486.
[119] - António Oliveira, *Poder e Oposição Política em Portugal (1580-1640)*, Lisboa, 1990, p.70-71.
[120] - Jonathan Israel, *Dutch Primacy in the World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989, p.86-93 e *The Dutch Republic and the Hispanic World (1606-1661)*, Oxford, 1986, p.43-47.
[121]- Andreu Bibiloni Amenguel, "El Derecho de Contrabando en las Relaciones Comerciales Mallorquinas (1640-1720)", em Carlos Martinez Shaw (ed), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, p.31.

víveres forçar a autorização pontual da entrada de navios holandeses, o Senado foi manifestando, nas cartas ao Poder Central, desde 1622, a crescente crispação provocada por esta nova administração. Na memória de Francisco de Brito Freire, Lisboa, entre todos os portos do reino, seria a maior vítima da guerra dos Habsburgo com as Províncias Unidas[122]. Não se perderam oportunidades para lembrar os prejuízos do comércio e do erário nascidos de vigilância tão cerrada. Afastava toda a navegação estrangeira e não apenas a embargada, pois "tais e tantas as extorsões que padecem os navios e os estrangeiros que n'elles vem causados pelos ministros de V. Majestade que aqui residem pela Coroa de Castela, acrescentando as antigas uma notavel, qual é obrigarem nos a dar fianças de que não serão vendidos nos lugares do contrabando as mercadorias que aqui levarem". Contava a Câmara que, sabendo-se disto, logo em Paço de Arcos evitavam entrar "com o pão que traziam e *se vão a outros portos* (sublinhado nosso)"[123]. Decerto que "os ministros do contrabando" estavam a par dos diversos expedientes dos inimigos para usarem bandeiras neutrais, hanseáticas e inglesas, furando o embargo. A similitude de idiomas confundia. Mas, por tabela, toda a navegação estrangeira se ressentiu.

O novo enquadramento diplomático estimulou a mobilidade dos agentes mercantis. Muitos, residentes em Amsterdão, mudaram-se para Hamburgo, França ou Itália, donde poderiam prosseguir os seus negócios com a Península Ibérica. Suportavam, contudo, custos superiores. As taxas de frete praticadas pela marinha inglesa, escocesa, francesa ou hanseática eram bem mais elevadas do que as holandesas durante as Tréguas (1609-1621). Quando se usavam unidades inimigas, a clandestinidade obrigava a despesas adicionais de encenação: contratar tripulação de naturalidade insuspeita e escrituração de papéis falsos[124]. Navios que, uma vez em Lisboa ou em Setúbal, se deparavam com o eficaz policiamento sob tutela de Diego Lopez de Haro, disso encarregue pelo Conselho de Guerra. Assim se apanharam navios supostamente alemães e escoceses a carregar sal em Setúbal, ou a negociar em Lisboa, hasteando bandeiras neutrais com a conivência de mercadores da cidade, logo, por isso, encarcerados em 1623[125]. A 2 de Fevereiro de 1624, o

---

[122] - "(...) a união destes Reynos lhes prohibio o commercio de nossos portos: onde (principalmente no de Lisboa) lográvão interesses consideraveis na comutação das mercancias do Norte", Francisco de Brito Freire, *Nova Lusitania. História da Guerra Brasilica e purissima alma e saudosa memoria do Serenissimo Principe Dom Theodosio principe de Portugal e principe do Brasil*, Lisboa, 1675, p.46.

[123] - E. Freire Oliveira, *Elementos* , vol. III, p.31.

[124] - J. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World...*, p.134-139.

[125] - J. Israel, *Idem*, p.138-139.

Governador teve especial recomendação de Madrid para não se atrapalhar "a comissão" encarregue de vasculhar os navios estrangeiros, "para estorvar o commercio dos ollandezes por constar que o faziam clandestinamente em alguns portos de Portugal"[126]. Tratava-se de uma das componentes das reformas introduzidas a este serviço com a criação do Almirantado[127]. Lopez de Haro informara das fugas ao embargo e também era sabido que os elevados esforços burocráticos da operação dificultavam o seu sucesso nos portos do Reino distantes do centro político, como por exemplo, Porto ou Viana[128]. Circunstâncias propícias para estreitar os laços da praça de Lisboa com os portos nortenhos, relocalizando a organização das viagens que ligavam Portugal ao Brasil e à Europa.

Às décadas de 20 e 30 do século XVII subjaz a guerra económica movida pelos Habsburgo às províncias holandesas, tendo no embargo portuário a sua principal arma[129]. Espelha-se no tráfego que passava, ou antes, que se desviava da barra do Tejo. O comércio diminuía à conta dessa insultuosa presença "de justiças castelhanas" a supervisionarem no Reino "as fazendas do contrabando"[130]. Em breve chegava a hora da Câmara expor com clareza que a administração do contrabando, entregue a castelhanos, contrariava as capitulações juradas em Tomar. A existir, deveria ser exercida por oficiais portugueses[131]. A correspondência assídua entre o Senado e o

---

[126] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. III, p.115. Práticas que se tornariam correntes noutros contextos. A pirataria muçulmana aprendeu as potencialidades do embuste. Em 1648, vindo de Pernambuco de regresso à Europa, o navio onde embarcara Pierre Moreau deparou-se com navios hamburgueses saídos do Porto que, estranhamente, recearam a abordagem da frota holandesa, pois havia tempos os "navios turcos, com bandeira da Holanda, haviam surpreendido três de Hamburgo que saíam de Lisboa", Pierre Moreau, *História das Ultimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses e relação de viagem ao País dos Tapuias* , José Honório Rodrigues e Leda Boechat Rodrigues (ed.), S. Paulo, 1979, p.79.

[127] - J.H. Elliot, *El Conde-Duque de Olivares*, Barcelona, 6ª ed., 1991,p.175; John Lynch, *España Bajo los Austrias*, vol. II, 6ª ed. Barcelona, 1991, p. 219.

[128] - J. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World..*, p.139.

[129] - Todas as obras de J. Israel insistem neste tema, procurando demonstrar quanto os embargos espanhóis na Península Ibérica influenciaram a direcção dos circuitos de mercadorias na Europa de Seiscentos e as hierarquias das cidades e vilas portuárias. Mas é no ensaio "Sapain, the Sapnish Embargoes and the Struggle for the Mastery of World Trade, 1585-1660" que o Autor defende sem rodeios a sua tese, assumindo o confronto com Fernand Braudel e seus seguidores quando substimam, pela fraude frequente, a eficácia desta táctica de guerra. Ver, J. Israel, *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, London, 1990, pp.189-212, em especial p.204, ao ser sublinhada a importância dos embargos para uma nova geografia dos portos de tráfico em Portugal, sendo Lisboa a localidade mais penalizada.

[130] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. III, p.154.

[131] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. III, p.305. Sobre o desrespeito aos Estatutos de Tomar e seu significado para a transmutação de Portugal, Reino agragado em Reino integrado, pelas reformas do Conde- Duque de Olivares e respectiva relação com o movimento restauracionista, ver, entre outros, F. Bouza- Alvarez, *Portugal en la Monarquia Hispanica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la Genesis de Portugal Católico*, vol. I-II, Madrid, 1986-1987 e "1640 perante o Estatuto de Tomar", em

Poder Central ficava, nestas duas décadas, marcada pelo conflito, alternando-se o tom agressivo com o lamento, pelo "empobrecimento do reino e do comércio"[132]. Em 1625 dizia-se faltar a renda do "marco dos navios". Entretanto, do contrato do pau-brasil, constaria uma cláusula que daria ao seu contratador o direito de coagir os mestres dos navios em trânsito na rota brasileira a carregar de pau até à quarta parte, "visto os poucos navios que andão na carreira"[133]. Em 1627, os cofres do consulado revelavam a crise, com falta de liquidez para custear a Armada da Coroa de guarda à costa. Julgou-se que a sisa das alfândegas do Porto, Viana e Aveiro pudesse servir para o efeito[134]. Não admira que, sendo urgente socorrer o Índico, o Conselho da Fazenda apresentasse o estado do reino em 1627 como de completa penúria: os contratos de Angola, de S. Tomé e do sal não tinham procura; as rendas do Brasil lá se despendiam; inteiramente consignado à fábrica das naus estava o contrato do pau brasil, estimado em 24 400 000 réis; o Consulado não chegava sequer para a armada da costa. Enfim, desde a preparação da visita de Filipe III, que havia em Madrid, no Conselho de Portugal, um livro "feito por Simão Soares de Carvalho com todas as rendas e despesas do Reino"[135]. Por aí se demonstrava que as receitas, "de então para qua tem vindo em grande deminuição por causa das guerras e sucessos que forão causa de se venderem de novo muitos juros"[136]. A pobreza do erário convidava o Estado a actuar de má fé. O Conselho da Fazenda recusaria aceitar as razões alegadas pelo contratador do Consulado para não cumprir com os 70 000 000 réis do contrato. A mudança das pré-condições, com o deflagrar da guerra, levaram Gil Fernandes Aires a realizar uma exposição que o denunciava, em 1627. Ao Conselho coube lançar suspeitas de pouco crédito sobre o mercador. Andaria envolvido com um conhecido advogado que "por ser muy ardiloso e de grandes traças o procurão todos os contratadores conduzirem-no com dinheiro para melhor poderem dilatar os pagamentos que devem e sustentar nelles as

---

Penélope. Fazer e Desfazer a História, nº9/10, 1993, pp.17-29, J H. Elliot, *Ob. Cit.*, em especial pp. 202-212.

[132] - E. Freire Oliveira, *Elementos* , vol. III, p.152.

[133]- AHU, *Pernambuco,* Caixa 2, Dezembro de 1625: treslado do contrato do pau-brasil com Nuno Álvares Viseu, com aquela cláusula inovadora em relação ao que fora o texto do anterior contrato com André Lopes Pinto.

[134] - AHU, *Cons.Ult.*, cod. 37, f.62.

[135] - Eventualmente perdido e daí se recitar de cor, no ano de 1628 em carta ao Conde-Duque, este balanço das finanças do Estado em 1618: *Arquivo Pitoresco*. Vol. III, p.32-43. Diferente do orçamento de Francisco Velho, juíz do povo, identificado por Vitorino Magalhães Godinho em "Finanças Públicas e estrutura do Estado", *Ensaios* II, Lisboa, 2ªed. 1978, p. 73 e por António Hespanha, *Visperas de Leviatán. Instituiciones y Poder Politico. Portugal, Siglo XVII*, Madrid, 1989, p. 100 em nota.

[136] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 74. Orçamento pormenorizado das receitas do Estado.

trapaças e descontos que usão como fez Henrique Gomes da Costa no contrato de Angola (...) e de presente o tem feito Luiz Vaz Resende nos portos secos"[137]. Mas, três meses antes, quando Madrid pedinchara ajuda para socorrer o Índico, o Conselho da Fazenda chorou as dificuldades com a renda do consulado[138]...

A conjuntura da década de vinte, com o inerente bloqueio portuário, descortina-se sobretudo na redução dos contratos que envolviam destinos não brasileiros. Para o Brasil, o número de partidas previstas não assinala nem a tomada da Bahia em 1624, nem a mobilização de efectivos para a sua recuperação do ano seguinte. Mas as comunicações interromperam-se, segundo relata o Pe António Vieira na *Ânua da Província do Brasil* de 30 de Setembro de 1626[139]. A instabilidade, porém, apreende-se na série. Não pelas lacunas, mas pela linha ascendente visível a partir de 1625. Falhada a tentativa de permanência na Bahia, os holandeses não desarmaram. A presença perigosa da esquadra de Piet Heyn aumentou o risco de ataques bem sucedidos, não só no mar como à boca dos portos[140]. Dois anos de contactos irregulares, com a possível acumulação de mercadorias nos trapiches, explicam o aumento das partidas entre 1626 e 1628, para viagens com destino no Brasil, tanto em Lisboa como no Porto. Ainda que, nestes anos de 1627-28, tendência semelhante se detecte na série da amoedação da Casa da Moeda de Lisboa[141], picos desta ordem devem ser interpretados não como períodos, curtos, de recuperação, mas sim como o reflexo da incerteza, tal como já se verificara nos anos de peste.

Se a fase em que se clarificavam os contornos da crise do açúcar, entre 1617-1621, suscitou um surto de largadas para as Índias de Castela, de imediato se retomou a média anual de 4 escrituras regular nas décadas anteriores. Parte dos agentes aproximaram-se dos circuitos da prata e acabaram por se radicar em Castela, na mira dos assentos dos exércitos de Flandres[142]. Mergulharam no mundo financeiro do Estado, estabelecendo residência em Madrid, Sevilha ou Bruxelas, chegando-se, em termos sociais e políticos, ao centro do Império. Uma posição que lhes prometia ficar

---

[137] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, f. 107 v°.
[138] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, f. 74.
[139] - J. Lúcio de Azevedo (ed), *Cartas do Padre António Vieira*, Coimbra, 1925, Tomo I, p.3-4.
[140] - Max Justo Guedes, "As Guerras Holandesas no Mar", *História Naval Brasileira*, Vol III, Tomo I-a, Rio de Janeiro, 1990, p.82-85.
[141] - F. Mauro, *Monnaie et Conjuncture a Lisbonne au XVII ème Siècle*, sep. *Hommage à Lucien Febvre*, Paris 1954, p.421 e *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique*, p.486.
[142] - James Boyajian, *Portuguese Bankers at the Court of Spain, 1626-1656*, New Jersey, 1983, p.22-23.

resguardados da Inquisição. Assim conquistou Olivares a simpatia de uma parte das elites portuguesas. Nas periferias, deixou que o Santo Ofício realizasse, pelo fisco, os "efeitos" sempre necessários a despesas extraordinárias do Estado[143]. A bancarrota de 1627 liquidaria casas genovesas. A reposição do grupo financeiro far-se-ia com sangue cristão-novo português, já infiltrado em Madrid. Rodrigues d'Elvas, Mendes de Brito, Jorge da Paz da Silveira, Simão Soares, João Nunes Saraiva e Duarte Fernandes propuseram no ano anterior, em consórcio, um assento de 400 000 escudos para Flandres com cláusulas particulares importantes. Conseguiram a licença de saca 200000 ducados de prata para lavrar em Lisboa, em troca da oferecida isenção de juros[144]. Prata que chegava das respectivas redes em Cartagena das Índias, para o tráfico negreiro. Dirigiam-na para Lisboa, em vista ao negócio com o Oriente. A aproximação à alta finança não excluía a ocupação mercantil, investindo-se nas rotas que traçavam o circuito da prata a uma escala mundial, não à de uma economia mundo europeia, como sublinhou Vitorino Magalhães Godinho, contrariando um dos pressupostos do modelo de Wallerstein [145].

Frédéric Mauro constata um *boom* de amoedação de prata nos anos de 1627 e 1628 na Casa da Moeda de Lisboa, em virtude de licenças expedidas por Madrid. Explica-o pela preparação da Companhia da Índia, talvez porque fosse o único acontecimento coevo a exigir avultados capitais. Mas parece provável a associação ao assento de 1626 daquele consórcio português, pois é sabido que a empresa poucos interesses privados cativou, embora a emissão de títulos municipais sustentasse a participação da câmara de Lisboa[146]. Seja qual for o factor explicativo da série da Casa da Moeda, a sua similitude com o comportamento dos registos notariais para viagens brasileiras, nestes anos de 1627 e 1628, deve-se a uma coincidência e não a uma correlação. Ali, será a

---

[143] - Para as receitas que podiam satisfazer as despesas da Armada do Mar Oceano, em consulta de 14 de Abril de 1627, o Conselho da Fazenda entendia que na venda de propriedades confiscadas à gente de nação "se fara dinheiro consideravel", AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 31 v°. Uma sugestão que poderá estar associada ao inquérito ordenado pelo rei aos serviços do fisco em 1627 que, apesar da renitência do Inquisidor Geral, não deixou de ser executado, revelando os diversos descaminhos, "excessos, desordens e conluios" que desviavam estes bens do seu propósito : cobrir parte das despesas dos Tribunais da Inquisição e proporcionar uma fonte adicional de receitas do Estado. (sobre o inquérito, António José Saraiva, *Inquisição e Cristãos-Novos*, Porto, 3ª ed. , 1969, pp. 255, 259-261.).

[144] - Antonio Dominguez Ortiz, *Politica y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1983, p.123 e 124

[145] - J. Boyajian, *Portuguese Bankers*...p.58. V. Magalhães Godinho, "Economia Monetária e o Comércio a Longa Distância", *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, 1990, pp. 427 a 457; I. Wallerstein, *Ob. Cit.*, vol. I, p. 477 a 485.

[146] - A. Disney, *Decadência do Império da Pimenta. Comércio Português na Índia no Início do Século XVII*, Lisboa, 1981, pp. 97-100.

concretização de cláusulas específicas de um assento que envolvia as grandes rotas oceânicas, aqui será a demonstração de acrescidos cuidados pela presença agressiva da West Indishe Compagnie. Os acontecimentos de 1628, sendo apresados todos os navios de Pernambuco[147], dariam razão a tais cautelas. A quebra repentina encetada no ano seguinte comprova os custos de investidas desta ordem. Um processo só com tendência para se agravar, repercutindo-se a vários níveis. O primeiro estaria numa redução efectiva do número de navios em circulação, consubstanciada na cava dos anos 1630-1640. Impunha-se indagar se seria igualmente pronunciada em outras localidades activas no tráfico do açúcar.

A pesquisa nos cartórios notariais do Porto confirma a feição espectacular dos anos de 1627 e 1628, mas não denuncia da mesma forma a depressão da década seguinte[148]. Pela identificação dos agentes participantes, descobre-se que essa inflexão menos evidente se deve à transferência de Lisboa para o Porto da organização das viagens brasileiras. Processo tributário da presença da administração castelhana na cidade "cabeça do Reino" e dos entraves colocados à navegação estrangeira, essencial aos circuitos de reexportação. Independentemente desta diferença, por confronto com a experiência das décadas anteriores, tanto Lisboa como o Porto, e outras localidades onde aportavam navios das frotas do açúcar, ressentem-se da grave conjuntura política e económica que emerge com o Brasil Holandês[149]. Tentativas de contornar as nefastas consequências decorrentes da perda de uma das principais regiões produtoras levaram a uma curta revalorização dos contactos com S. Tomé[150]. Ensaios sem continuidade, a crer no desaparecimento de semelhantes escrituras.

Sobre este cenário, pendiam anos de más colheitas. Em Maio de 1631, tal era a escassez, que se ordenou a interrupção do embargo e deixaram-se entrar sem espalhafato todos os navios estrangeiros carregados de trigo, " ainda que olandezes"[151]. Visitaram a cidade 144 unidades, na sua maioria francesas[152].

---

147 - Max Justo Guedes, "A Guerra holandesa no Mar", em *Ob. Cit.*, Vol II, p.86.

148 - O levantamento executado no Porto seguiu métodos de sondagem "em cruz": tratamento exaustivo de um cartório, (Ofício 1°, 3ª série), seleccionado por constituir a série mais completa, e cruzamento com os restantes para anos ou períodos especiais, neste caso, os anos de 1623 em diante. Para fundamentos da metodologia ver F. Mauro, "La Bourgeoisie Portugaise au XVII ème Siècle" em *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise (1500-1900)*, Paris, 1970, p.23.

149 - António Oliveira, *Poder e Oposição*, p. 72

150 - AHDL, C.1, Cx 36, L. 178, fl. 87, 88 v° e 103 v°.

151 - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. III, p.434.

152 - F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil...*, p.387.

A guerra no Brasil ecoou no Reino de diferentes maneiras. Estimulou medidas de defesa na armação de navios particulares. Aos que quiseram respeitar inteiramente as provisões régias para os navios integrarem artilharia, medidas que outrora nem sempre pareciam oportunas, deparava-se-lhes a crónica falta de bombardeiros. Procurava-se no norte da Europa a solução, contratando estrangeiros ou encomendando navios de fábrica resistente nos estaleiros hanseáticos. Os conselheiros da Fazenda aplaudiam e admiravam-se que estando o comércio "tão atenuado e o mar com tantos enemigos poderosos que escaçamente há quem se atreua a nauegar mormente para o Brasil por cuja causa he muito para agradecer haver pessoas que se resolvão em mandar suas embarcaçons e fazendas aquelle estado trazer açucares a este Reino"[153].

Tal marasmo, em Lisboa, reduziu o grupo dos homens de negócio em condições de agarrar, por assentos, o provimento dos Armazéns de Guiné e Índia em bens necessários às armadas de socorro: artilharia, cobre e mantimentos. Um fluxo dependente dos contactos com a Europa e só suportado por operadores com redes internacionais. O Conselho da Fazenda queixar-se-ia da falta de candidatos para este tipo de negócio que, assim, se tornava campo de acção dos dois cabecilhas da praça de Lisboa: Pero de Baeça e Diogo Rodrigues de Lisboa, recém libertados dos cárceres da Inquisição. A sua posição privilegiada inclinava a balança para o lado dos seus interesses particulares, no momento de cada negociação, manietando o Estado, pois estava "esta praça que em outros tempos foi a mais importante da monarquia de V. Majestade tão falta de cabedais e homens de negócio"[154]. A crise económica e a Inquisição, numa relação siamesa, contribuíam para isso. Quanto maior a falta de homens de cabedal, mais o Estado, no Reino, longe do centro, utilizava a coacção, permitindo que a Inquisição, com prisões persuasivas, pressionasse o grupo mercantil, exangue, a negociar "editos de graça" ou empréstimos extraordinários, como terá acontecido em 1627 e em 1631[155]. "Perdões Gerais" de alcance duvidoso. O grupo erodia-se como resposta à violência das acções persecutórias, generalizando-se a retirada para França, Itália, Amsterdão ou Hamburgo.

---

[153]- Resposta do Conselho a três petições de mestres naturais do Porto para integrarem tripulação estrangeira, datadas de 9 de Agosto de 1634, AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, f. 21 v°.

[154] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, f. 47 e ss.

[155] - J. Lúcio Azevedo, *História dos Cristãos Novos Portugueses*, Lisboa, 1921, p. 187 e Francisco Bethencourt, *História das Inquisições. Portugal, Espanha e Itália*, Lisboa, 1994, p.142.

Com a Rua Nova despovoada, a Câmara de Lisboa achou por bem que se desse licença para os mercadores estrangeiros venderem a retalho nas lojas, "o que a cidade nunca quis por ser contra uma provisão do Senhor rei D. João, passada no ano de 1428 (1390)". Mas, vendo-se o estado "miseravel a que tem chegado a praça d'esta cidade, sendo uma das melhores da Europa" e, "pelo grande numero de homens de negocio que d'ella são saidos que d'antes a faziam opulenta e grandiosa", encontravam-se na Rua Nova muitas casas "despejadas (...) por não haver mercadores naturaes que o assegurem". A Câmara desejaria ver lá instalados os estrangeiros, desde que casados e com cabedal, para poderem "sustentar a dita praça"[156]. A abertura aos estrangeiros nos circuitos de distribuição, sensível em todas as regiões portuárias do Reino[157], teve em Lisboa uma concretização espacial. Não os esperava uma vida facilitada. A obsessão pelo embargo interditava a passagem de navios, não já pela bandeira hasteada, pudera, mas pelo tipo de fábrica. A holandesa era logo recambiada, sem se olhar nem à naturalidade dos proprietários, nem à natureza das mercadorias. Genoveses residentes, da casa Bonacozi, dispostos a abastecer a cidade de 1200 moios de trigo da Sicília, sofreram sérios dissabores com estes burocratas do contrabando. Afinal tinham comprado os navios a dunquerqueses que, por acção do corso ao serviço da Coroa, haviam aprisionado as embarcações a holandeses[158].

Do Brasil, faltaram as frotas desde 1634 a 1636. O sucesso holandês na Paraíba em 1634 libertou recursos para manobras na Bahia. O Governador, Diogo Luís de Oliveira, interrompeu a navegação, proibindo os navios de largarem com açúcar, como medida de defesa. Em contrapartida, anuiu ao oferecimento dos mestres dessas embarcações para se armarem ao corso, contratando com a Câmara da Bahia os seguros sobre os seus capitais[159]. Mas medidas de segurança, tão drásticas assim, foram mal vistas no Reino. Um ano depois, em 1635, o Conselho da Fazenda ampliava os protestos dos comerciantes, alguns também senhores de engenho, contra a acção do governador que continuava a trancar na Bahia "70 a 80" navios. Dizia-se que alguns por lá estariam pelo menos desde 1633. A atitude do governador era

---

[156] E. Freire- Oliveira, *Elementos,* vol. III, pp. 346-348 e Antonio Oliveira, *Poder e Oposição Política...*, p.74.

[157] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico*, p. 381 e ss.

[158] - E. Freire Oliveira, *Elementos* , Vol. IV, p. 137 e AHU, *Cons. Ult.*, cod. 504, fl 82 v°. Sobre a importância da recuperação de Dunquerque na constituição de uma força marítima , para corso espanhol, ver J. P. Cooper, "Sea-Power", *The New Cambridge Modern History*. Vol. IV, J.P. Coorper (ed.), *The Decline of Spain and the Thirty Years War (1609- 48/59)*, Cambridge, 1970, p. 229.

[159] - AHU, *Bahia*, n°665.

despropositada e contrariava os objectivos da Coroa e dos negociantes, os quais, com os preços do açúcar em alta na Europa, preferiam "perder alguns navios e fazendas no mar que não lhes vir nada (...) se de dez navios se perderem quatro ou çinco ainda fica o negoçio tendo conta nos que chegão por causa do grande preço que tem os açucares".

A conjuntura altista mobilizou certos homens da praça de Lisboa, alguns ingleses até, com seus testas de ferro na Bahia desde 1635. Irritava-os as medidas cautelosas do governador porque desta forma os navios acabariam por regressar juntos "e a multidão há de fazer abbater os preços"[160]. O volume do tráfico seria inferior ao da época de prosperidade, mas agora associava-se a lucros excepcionais e, para os que jogavam com créditos a risco e com açúcar, estes anos prometiam a acumulação de fortunas. O Reino e a Câmara de Lisboa queixavam-se da miséria. Todavia, a exiguidade do número de contratos celebrados nesta década esconde um núcleo de homens de negócio, com uma facção cristã velha, que consolida a sua posição e que bem sabia, nas palavras dos conselheiros da Fazenda "que o commercio se não pode fazer sem muito risco e com essa supposição se dispoem a negocear"[161]. A crise, a guerra e a as acções discricionárias da Inquisição - permitindo a um Diogo Rodrigues de Lisboa, por exemplo, sair incólume dos cárceres e em nada desgastado o seu crédito - encarregaram-se de depurar o grupo. Os sobreviventes deste mundo arriscado colaram-se a D. João IV com cabedais suficientes para se tornarem os seus banqueiros[162].

O episódio do congelamento do tráfego brasileiro terminou em 1636, largando a frota da Bahia em Março, escoltada pela armada de D. Lope de Oces. Compunha-se de 82 unidades[163], das quais, 4 terão ficado nas Ilhas, 9 seguiram para Viana e 25 para o Porto[164]. Em Lisboa entraram em Julho ou Agosto 23 navios[165]. A frota regressou a salvo mas nem por isso as

---

[160] - AHU, *Cons. Ult.*, cod, 41, fl. 13 e ss e *Bahia*, nº665.

[161] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 41, fl. 13 e ss.

[162] - Uma das ideias centrais de David Grant Smith, *The Portuguese Mercantil Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*, PhD, Austin, Texas, 1975, em especial p. 123 e "Old Christian Merchants and the Foundation of the Brazil Company", *Hispanic American Historical Review*, nº2, 1974, pp.233-259. Tal como observou Vitorino Magalhães Godinho, em "1580 e a Restauração", *Ensaios II*, p.411, Oliveira França tem uma exposição pouco clara sobre o problema, contradizendo-se, talvez porque procurou uma posição uniforme para toda a facção cristã-nova do grupo mercantil, quando analisa o papel da burguesia na Restauração, em *Portugal na Época da Restauração*, 2ªed., S. Paulo, 1997, pp. 319-324, pp. 399-400, pp. 403-404.

[163] - Manuel Severim de Faria, *História Portugueza e de Outras Provincias do Occidente, desde o anno de 1610 até o de 1640*, Barão de Studart (ed.), Recife, 1903, p. 62.

[164] - António Oliveira, *Poder e Oposição*, p. 67 em nota.

[165] - Severim de Faria, em *Ob. Cit*, fala de 18 de Agosto. António Oliveira, *Ob. Cit.*, segue documentação que refere 31 de Julho.

comunicações se restabeleceram sem escolhos. Para a preparação de uma grande força de libertação de Pernambuco, a malograda armada do Conde da Torre, recensearam-se todos os navios disponíveis e embargaram-se os de maior tonelagem para transportar 4000 infantes. Os respectivos mestres, feitos prisioneiros nos portos do Reino, alguns com carga, lastimaram-se e solicitaram o seu desembargo. Alguns navios, como o que possuía um importante mercador do Porto, André Lopes Isidro, estavam cativos desde o seu regresso na frota de 1636. Havia ano e meio, dizia o proprietário, que tinha o navio desaproveitado, "pelos muitos embargos que S. Majestade tem feito para preparar a armada do brasil"[166]. A antecedência das requisições ou os sucessivos adiamentos da concretização da empresa militar, permitiram vários deferimentos passados pelo Conselho da Fazenda[167].

A guerra no mar, os bloqueios de segurança, a vigilância sobre os inimigos, as requisições régias de navios particulares: a marinha portuguesa dificilmente poderia intrometer-se nas rotas intra-europeias, nas de cabotagem, até. O tráfego brasileiro reduzia-se. As lacunas da série coligida em Lisboa são provas disso.

A extraordinária exuberância de contratos de fretamento para viagens europeias, nos meados da década de trinta, nada deveu à reexportação de açúcar. Num tal contexto agonizante da economia portuguesa, só um "comércio administrado" poderia experimentar um relativo vigor[168]. O pico dos anos de 1635-1637 remete para o tráfico de sal durante o contrato de Henrique Sinel[169], absorvendo 50 dos 59 contratos coligidos em Lisboa. Uma situação totalmente circunscrita ao fretamento de navios, maioritariamente galegos, para levar a mercadoria à Galiza e às Astúrias.

Para a apreensão de conjunturas, os comentários suscitados pelo gráfico I demonstram as limitações da série construída a partir da frequência anual dos contratos. Só adquirem significado os picos de maior afluência e estes terão de ser considerados pelo que dizem de conjunturas de sinal

---

[166] - AHU, *Bahia,* nº781.

[167] - A título de exemplo: AHU, *Cons. Ult.*, cod. 43, f. 13 vº.

[168]- Sobre a noção de tráfico cujas motivações e agentes se sustentam nas estruturas políticas e administrativas e em que medida obedece a padrões de funcionamento distintos de uma troca segundo as regras do mercado, a obra de Karl Polanyi constitui a melhor fonte de reflexão, em especial "The Economy as Instituted Process", em Karl Polanyi, *Primitive, Archaic and Modern Economies. Essays of Karl Polanyi*, George Dalton (ed.), Boston, 1968, pp. 139-174, em particular, pp. 164-165, merecendo uma apreciação valorativa em Douglass North, "Markets and other Allocative Systems in History: the Chalange of Karl Polanyi", *The Journal of European Economic History,* nº6, 1977, pp. 703-716.

[169] - Jean-Frederic Schaub, "A Falência de Henrique Sinel. Insucesso Comercial ou Desafio Político?", *Penelope. Fazer e Desfazer a História,* nº9/10, 1993, pp. 151-162.

contrário. Quanto maior a incerteza, ou os custos de transacção, maior a propensão dos agentes para reforçarem os acordos privados com uma escritura pública. No entanto, parece clara, por leitura directa, a situação crítica posterior à ocupação de Pernambuco. No desencontro das tendências desenhadas pelos contratos para o Brasil e os restantes, descobre-se a singularidade do período 1614 -1623.

A década de vinte do século XVII marca uma ruptura, terminando um período de prosperidade que, segundo algumas abordagens da historiografia portuguesa, se situaria nos anos das Tréguas[170]. 1620 traria também uma nova configuração do povoamento e da economia algarvia, encetando-se um processo de ruralização que acompanha a gradual perda de dinamismo dos portos[171]. Uma diferente geografia portuária se desenharia a partir daí, não só no Algarve. Segundo Mauro, a expansão da economia brasileira, entre 1570/80 e 1620, determinaria a recuperação do tráfico em diversas localidades litorâneas do Reino: Viana, Porto, Vila do Conde, Aveiro, Peniche, Setúbal. Nesse processo se assistiria à estagnação de Lisboa. A guerra no Brasil e as suas repercussões na navegação devolveriam à cidade, entre 1620 e 1670, o seu papel polarizador. Uma hipertrofia urbana que, contudo, não se perdera por completo durante a fase de animação dos pequenos portos e que sairia reforçada com a instituição da Companhia Geral do Comércio do Brasil em 1649. Eis a grelha de leitura de Mauro[172], amplamente devedora do ensaio de Jaime Cortesão. Um texto inspirador de todos os trabalhos de historia económica de Portugal Filipino que procuram na geografia dos portos portugueses as diferentes conjunturas económicas do Império e as relações de força da pequena e média burguesias do Reino face ao poder monopolístico da elite de Lisboa[173]. Com Mauro se conforma Vitorino Magalhães Godinho, mas chama a atenção para a dimensão ibérica da crise sentida desde 1620, não sendo por isso exclusivamente do Atlântico português-brasileiro[174]. Ora, a frequência dos contratos só retrata esta viragem se a sujeitarmos a um constante "julgamento de intenções", se aceitarmos como verdadeira a

---

[170] - António Oliveira, *Ob. Cit*, p.67.

[171] - Ideia central da obra de J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico.*

[172] - F. Mauro,*Ob. Cit.*, p. 570. Noutros trabalhos de menor envergadura o autor já expusera esta síntese, nomeadamente em "La Bourgoisie Portugaise au XVII siècle", *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise*, Pris, 1970.

[173] - Jaime Cortesão, "A Geografia da Restauração", em *Congresso do Mundo Português*, Vol. VII, Lisboa, 1940, pp. 671-687. Nessa linha vejam-se Joel Serrão, *Em Torno das Condições Económicas de 1640,* sep. *Vértice*, Coimbra, s/d., Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar...*, p.84-85, António Oliveira, *Poder e Oposição*, cap. II, em particular, p.69.

[174] - V Magalhães Godinho, "1580 e a Restauração", em *Ensaios II,* pp. 393-394 e 400.

hipótese do excepcional recurso ao notário ser um sintoma de incerteza ou de um comércio administrado. Não parece ser este o caminho mais promissor para uma primeira identificação de grandes períodos que enformam a economia do transporte.

Os contratos de fretamento comportam no seu formulário, não na sua frequência, a informação que aqui se procura. Uma das cláusulas respeitava à fixação da taxa de frete por cada tonelada (volumétrica) de mercadoria, e nela se reflecte a sensibilidade do sector às múltiplas variáveis que condicionam a sua rentabilidade. Importa primeiro atender à taxa de frete do açúcar embarcado nas escápulas brasileiras. A regularidade da informação permite confiar nas médias anuais como estando próximas do corrente no mercado. Por sua vez, as diferentes formas como a cláusula aparece explicitada, ao longo do período em estudo, permitem conhecer os principais parâmetros da sua fixação no curto prazo: relações de oferta e procura de serviços de transporte e a arqueação dos navios. Uma fase de maior instabilidade, inaugurada, sem dúvida, na década de vinte, acarreta algumas novidades, sintomáticas, da mudança. Começa a ser vulgar prescindir--se de negociar no Reino a taxa do açúcar, deixando-se que o mestre do navio a acertasse com os consignatários, conforme o mercado no momento da estiva. A escassez de transporte podia fazer subir, com vantagens para o armador, o valor do aluguer e só nessas condições se predisporia ao risco. Uma das mudanças que os contratos acabam por denunciar, válidas por si, mas que calam a desejada precisão de um valor para figurar numa série. Por isso, entrando os anos de 1625 em diante, o número de observações sobre uma taxa de frete reduz-se mais do que se supõe pela frequência dos contratos.

Só uma série de dados desta natureza, com lacunas, sem dúvida, responderia à questão central sobre que relações se estabeleceram entre o tráfico e o transporte durante o complexo historico-geográfico dos anos 1580-1670. Saber em que medida o alargamento do mercado do açúcar implicou, a montante, ganhos de eficiência no transporte requer um estudo da rentabilidade deste sector, íntimo da esfera da circulação. O mundo das trocas girava em torno das decisões políticas e militares e estas interferiam nas instituições (formais e informais)[175] porque alteravam os preços relativos dos bens e serviços. Oscilações que toldavam a capacidade dos agente decifrarem e ordenarem a informação, aumentando o prémio de risco inerente a qualquer

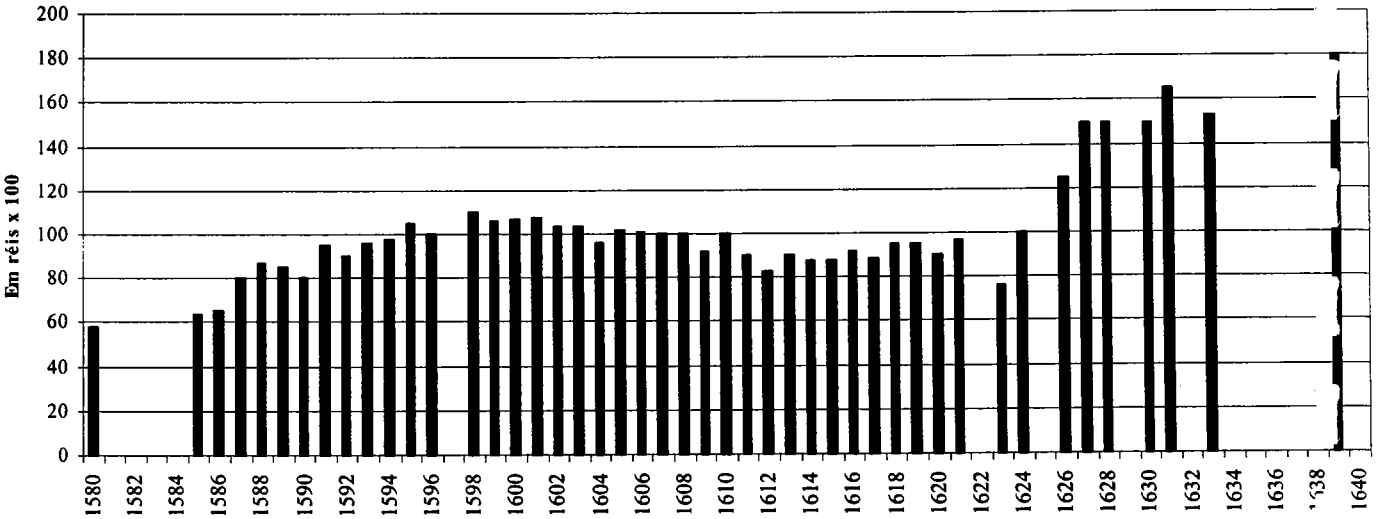
[175] - D. North, *Ob. Cit*, em especial p. 120 e ss para todo o enquadramento da problemática de leitura da série dos contratos e taxas de frete.

transacção, (um dos custos da transacção). Donde, os contratos, com as taxas de frete neles indicadas, fornecem provas empíricas sobre a organização do sector dos transportes. Dão pistas para avaliar os processos de mudança, da alternância de formas mais ou menos complexas de organização segundo os contextos de paz ou guerra. Interessa interrogar se, entre 1580 e 1663, as alterações podem ser atribuíveis a tentativas de redução dos custos de transacção, em especial, tentativas de reduzir os custos da incerteza, ou se, pelo contrário, no caso português, as soluções forjadas foram sendo cada vez mais ineficientes, isto é, com custos de transacção crescentes.

A observação do gráfico II, representado a série das taxas de frete, permite distinguir dois grandes períodos, tendo como charneira 1623/24. Não surpreende. Confirma, desta forma, a década de vinte como inicio de uma nova fase dos circuitos brasileiros. Com a WIC, a ameaça estava em acções militares de envergadura inusitada.A partir daquela data, detecta-se uma tendência altista no preço dos fretes do açúcar.

Gráfico II

Taxa de frete da tonelada de açúcar

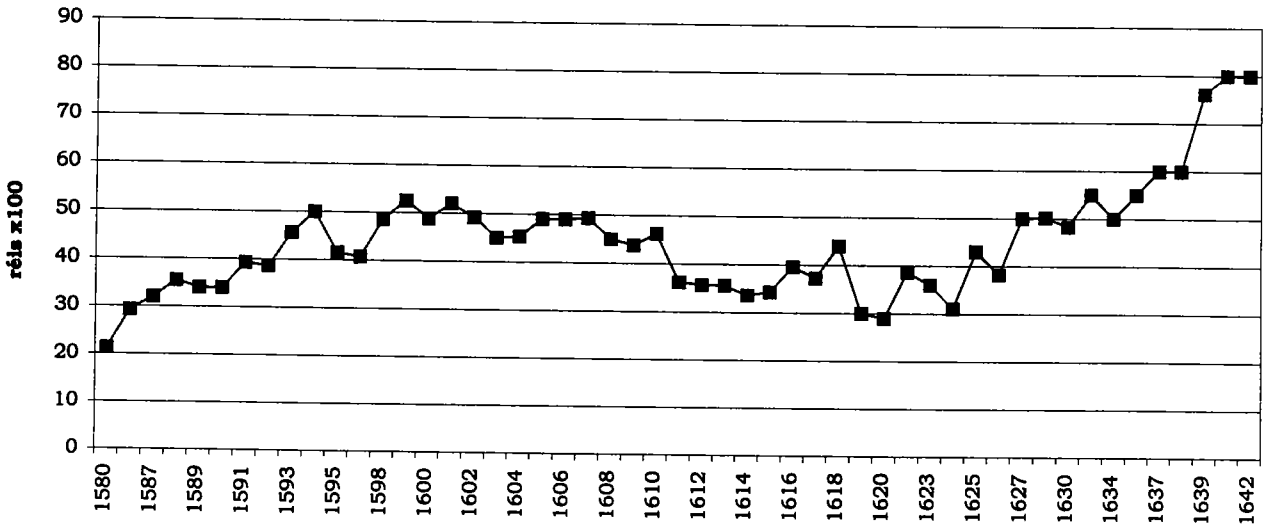


Atinge, em 1632, 16000-18000 réis, isto é, aproximadamente o dobro do praticado dez anos antes. Variação considerável e que, desta forma, se contrapõe ao período anterior, de 1580-1623, onde sobressai a estabilidade. A taxa de frete ronda os 9000 réis, apesar dos diferentes contextos diplomáticos. Note-se que aqui se compreendem os 12 anos de Tréguas. Contudo, entre 1580 e 1600 uma subida do preço do serviço empurrou uma taxa de 6000 réis para um máximo de 10000 réis, entre 1598 e 1601. Tendência não completamente invertida, a partir de 1602, mas sujeita a algum arrefecimento até 1614, ano em que, de novo, se inicia uma ligeira e gradual subida da taxa, para, depois de 1623, disparar[176]. No conjunto dos 60 anos, obtém-se uma variação média de 1,1 % ao ano.

O comportamento da taxa para os produtos exportados está representado no gráfico III: uma sinuosidade semelhante, embora a inflação posterior a 1623 seja menos acentuada. Na verdade, só no final da década de trinta do século XVII atinge o preço do transporte um valor equivalente ao dobro do que seria corrente nos anos de tréguas.

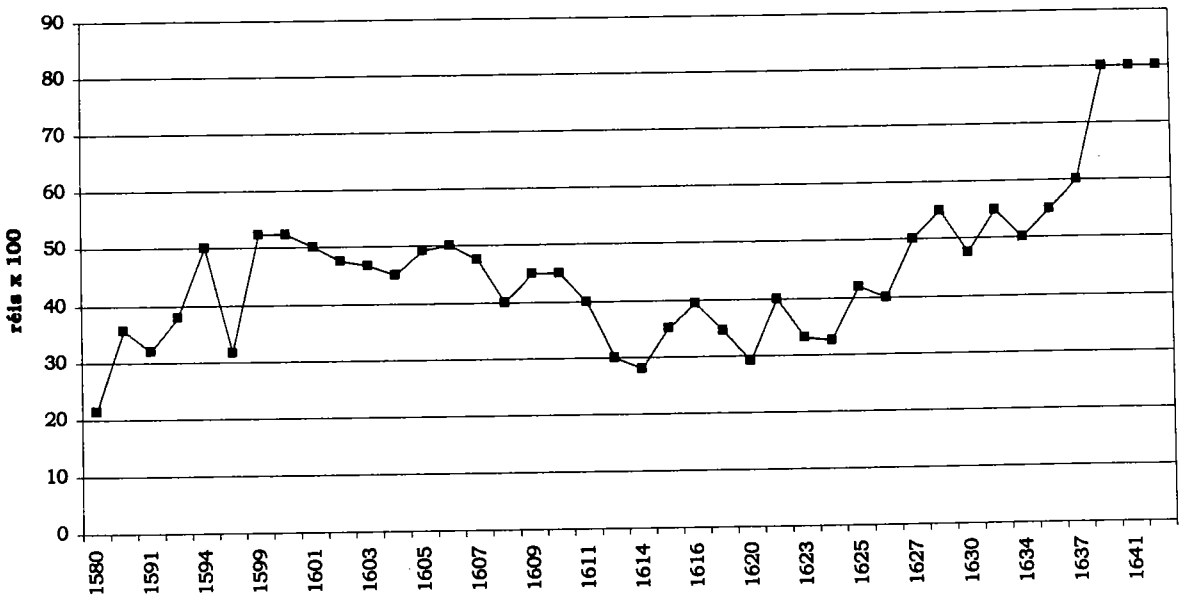
Gráfico III

Taxa de frete média : mercadorias exportadas



[176] - Para aferir os pontos de viragem, utilizou-se a técnica de médias móveis. Cálculos de regressões vieram garantir a identificação da tendência em cada período. Ver apêndice III.

Taxa de frete média do vinho



Discrepância, no conjunto, pouco relevante, pois a periodização obtida na série do açúcar tem ressonância nesta, referente à mercadoria exportada, maioritariamente composta de vinho: subida entre 1580 e 1601, quando se inicia uma quebra até 1614/15. Segue-se uma fase de estabilidade, em valores na ordem dos 3000 e os 4000 réis para, em 1625, surgir uma tendência altista, não interrompida até à Restauração, colocando a taxa de frete nos 8000 réis em 1639-1640.

Em síntese, a série das taxas de frete de cada tonelada de açúcar permite conceber quatro períodos que passam a enquadrar o estudo da organização do transporte:

Períodos	Tendência	variação média
1580-1601	subida	3,1 %
1602-1614	descida	1,4 %
1615-1623	subida	1,1 %
1624-1640	subida	4,5 %

Dois períodos de acentuado aumento, coincidentes com fases de maior instabilidade politico-militar, diferem de um único período de descida, circunscrito a 1601 e 1614. A subida dos últimos vinte anos do século XVI recorda os conflitos em vários espaços, envolvendo o reino na guerra contra a

Inglaterra, França e Países Baixos. Porém, a taxa de frete começa a descer um pouco antes das pazes com a Inglaterra (1604) e um pouco depois do tratado com a França (1598)[177]. 1598 e 1604 são anos de transição. A aliança com a Inglaterra e com a França terá sido fundamental para a redução do corso e seus reflexos na taxa de frete

Sublinhe-se, pois, a inversão da tendência em 1601, muito antes das Tréguas dos Doze Anos (1609-1621) que apenas vêm permitir a acentuação da descida até 1615. Donde, o aumento percentual de 1,1 % ao ano, característico do período de 1615 a 1623, não foi suficiente para colocar a taxa de frete ao nível de 1601, ficando, em média, estes anos, marcados por taxas mais baixas.

As pazes temporárias com as Províncias Unidas não são mais importantes para explicar o comportamento do transporte nas rotas do Brasil que outros enquadramentos político-militares. Não só as taxas do açúcar e do vinho entraram em linha descendente antes do tratado, como durante os doze anos, a do açúcar experimenta uma subida ligeira, após 1615. Convém notar que a breve interrupção do conflito teve uma efectividade discutível ao sul do equador[178]. No ano de 1616 foram capturados pelos holandeses, nas proximidades da costa brasileira, 28 navios[179], prova de que a navegação nestas rotas continuava exposta ao saque, talvez menos frequente. Aliás, nessa época, cerca de 1614-1616, nas águas europeias, "turcos" e "berberes" apertaram o cerco. Salé, graças à expulsão mourisca decretada em 1609, transformara-se num dos principais centros de organização do corso muçulmano do norte de África, armando navios para expedições tão longínquas quanto a Islândia em 1616[180]. Um ano depois, a Madeira era atacada. Entre 1613 e 1621 os muçulmanos vitimaram as frotas europeias, apreendendo 447 unidades holandesas, 193 francesas,120 ibéricas e 116 inglesas e hanseáticas[181]. Infestando os mares, a pirataria norte africana representou um dos perigos permanentes, condicionando a navegação europeia durante todo o século XVII. Relações políticas excepcionais

---

[177] - Geoffry Parker, "España, sus enemigos y la revuelta de los Paises Bajos", em *España y los Paises Bajos, 1559-1659*, Madrid, 1986, pp.17-51, onde se encontra uma minuciosa exposição factual dos diversos conflitos e suas relações com as remessas de prata.

[178] - Max Justo Guedes, "Segurança da Navegação nos Séculos XVI-XVIII: Navios Artilhados, Frotas e Comboios"; em *História Naval Brasileira*, vol II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p. 65.

[179] - Paulo Berger, "Incursões de Corsários e Piratas à Costa do Brasil: 1500-1622", em *História Naval Brasileira*, vol I, Tomo II, Rio de Janeiro, 1975, p.485 e Queiroz Veloso, "O Brasil durante os 60 anos de administração filipina" em *Congresso do Mundo Português*, vol. IV, Lisboa, 1940, p. 153-159, p. 159.

[180] - Roger Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, Paris, 1948.

[181] - J. de Coursy Ireland, "The Corsairs of North Africa", *Mariner's Mirror*, vol 62, nº3, 1976, p.273.

conferiram imunidade à bandeira inglesa, colocando a marinha dos Stuarts em clara vantagem nos trajectos atlânticos e mediterrâneos. Uma excepção na Europa, de que a Inglaterra colheria frutos. Entretanto, os navios das rotas brasileiras caíram com regularidade nas mãos inimigas. Acções depredatórias, justificando uma complexa relação entre o mundo cristão e muçulmano[182] e a suscitar manobras de "limpeza" custeadas por investidores de Lisboa interessados no corso[183].

Assim, as Tréguas com as Províncias Unidas não seriam suficientes para reduzir de forma notável as taxas de frete, pois o perigo estava no Norte de África ou à boca dos portos brasileiros que, na óptica holandesa, ficavam fora da área coberta pelo tratado. Portanto, o corso e a pirataria eram uma realidade endémica ao negócio marítimo. Fases de maior ou menor violência apenas se reflectiriam em variações subtis nos custos de transporte. O contexto político-militar da navegação apenas mudou quando o perigo, do mar, se estendeu a uma ocupação efectiva, criando as bases territoriais para um ataque sistemático a portos brasileiros e a navios de açúcar. A tomada da Bahia, em 1624, demonstrou a força dos recursos da recém criada West Indishe Compagnie. Se, no ano seguinte, estaria reposta a normalidade, com a expulsão dos Holandeses, os estragos perpetrados pela esquadra de Piet Heyn expuseram os propósitos agressivos daquela instituição entre 1626 e 1628. A guerra de corso tinha um cariz novo, de uma eficácia temível nas águas brasileiras. A avaliar pelo que a sua congénere, a Vest Oestereishe Compagnie, perturbou o Índico, os agentes mercantis reconheceram as probabilidades acrescidas do risco. O final das Tréguas, em si, pouco explicaria aquela subida de 4,5% ao ano das taxas de frete. Em causa está o diferente enquadramento institucional da guerra no mar. Com a WIC em cena, antes mesmo da conquista de Pernambuco, alteraram-se as expectativas dos agentes porque variaram bruscamente os preços relativos dos bens em circulação e dos serviços de transporte. A taxa de frete é um dos sinais de mudança. As relações interportuárias serão outro.

---

[182] - Isabel Drumond Braga, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVII). Cativos e Renegados nas Franjas das Sociedades em Confronto*, Ceuta, 1998, onde se exploram os fundos da Inquisição Portuguesa na identificação dessa permeabilidade dos dois mundos culturais. Por aí se detectam os diversos casos de apreensão em viagens brasileiras.

[183] - E. Freire Oliveira, *Elementos* , vol. II, p.406.

3- Hierarquia e complementaridade portuárias

"Os Viannenses são senhores de Pernambuco", anotava Fernão Cardim, quando visitou numa missão jesuítica aquelas paragens em 1584[184]. Não seriam os únicos. Querendo Duarte de Albuquerque Coelho submeter os gentios das terras junto ao Cabo de Santo Agostinho, tidas como as mais férteis, foram organizadas várias companhias de guerra. Com a gente da vila de Olinda, "mercadores e moradores, porque eram de diversas partes do Reino, ordenou outras três companhias, e que por capitão dos *vianenses* fosse João Pais, dos do *Porto*, Bento Dias de Santiago e dos de *Lisboa*, Gonçalo Mendes d'Elvas, mercador"[185]. Uma emigração estimulada circunstancialmente pela Coroa. Em 1597, concedia-se viagem gratuita na urca que, por direito, explorava o contratador do pau-brasil, para nela embarcarem "40 ou 50 moradores do *Porto* ou *Viana* que quisessem radicar-se em Pernambuco"[186].

Informando o Governador Geral, Diogo Botelho, das armadas que se sabia estarem em preparação na Holanda e Zelandia para saquearem a navegação brasileira, o rei ordenou que se tomassem medidas para os navios evitarem *Lisboa* no regresso[187]. Pouco mais tarde, em 1612, os homens de negócio, expondo os resultados inconvenientes da moratória concedida aos senhores de engenho e lavradores, invocaram os supostos prejuízos das alfândegas "*desta cidade, porto* e *viana*"[188].

Em 1636, quando finalmente chegava a salvo a frota retida pelo governador durante dois anos, o Conselho da Fazenda regozijava-se com o facto, declarando que nesse ano se esperaria maior desafogo "nas alfandegas de *Lisboa*, e na do *Porto* e *Vianna*, onde a despeza he pouca e o Rendimento dos direitos grande"[189].

Extractos de documentação, escolhidos como exemplo, a confirmar que Lisboa não teve o monopólio das importações[190]. Partilhava o papel de centro

---

[184] - Fernão Cardim, *Tratado da Terra e Gente do Brasil*, S.Paulo, 3ªed., 1939,p. 296.
[185] - Frei Vicente do Salvador, *História do Brasil. 1500-1627*, Capristano de Abreu (ed.), S. Paulo, 7ª ed., 1982, pp. 170-171.
[186] - AHCMP, *L. 2º do Registo Geral*, f. 44-45 vº, citado em Francisco Ribeiro da Silva,, *O Porto e o seu Termo...*, vol. I, p. 98.
[187] - Max Justo Guedes, "Segurança da Navegação...", p. 64.
[188] - AHU, *Baía*, nº52.
[189] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 42, fl 44 e ss.
[190] - F. Mauro, *L'Économie Européenne et l'Atlantique Sud aux XVII et XVIII ème Siècle (Brésil et Portugal)*, sep. *V Coloquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, Coimbra, 1965, p. 6.

de tráfico com Viana e Porto. Um tríptico, não uma miríade de portos, com significado para as alfândegas, é o que as fontes permitem constatar.

O esforço colonizador e os fluxos migratórios traçaram uma rota, ramificada, em cada lado do Atlântico, em diversos portos. Repartição de tráfico e, veremos, partilha da armação, não equitativa, contudo. Lendo Nicolau de Oliveira, sabe-se que em 1617, só Lisboa acolhia, vindas na frota desse ano, 26 413 caixas de açúcar. Em Viana, a mercadoria havia excedido as 5 000. Mais navios terão seguido para o Algarve, Porto, Setúbal "e a outros portos do reino"[191]. Nova enumeração que junta à "grandeza de Lisboa", o lugar dos demais. A Viana coube, em 1617, uma quantidade de açúcar próxima de 19 % do descarregado em Lisboa. E se algum se dirigiu para o Algarve, em causa estariam capitais e redes controladas pela metrópole[192]. Não havia monopólio, nem instituído, nem de facto, mas os níveis de participação no negócio não questionam a hipertrofia da cidade que os Áustrias deixaram sem Corte. Crendo em Nicolau de Oliveira, antes do período depressivo da década de vinte, Lisboa importava a parte de leão dos bens produzidos no Brasil, cabendo-lhe o equivalente ao que se distribuiria pelos restantes portos no seu conjunto. As quantidades, quando conhecidas, expressam uma hierarquia. A diversidade dos destinos dos navios que saíam Tejo fora, também.

O quadro V sintetiza as regiões visadas nos contratos celebrados em Lisboa e por ele se pode reconhecer o lugar do Brasil que justificou 40 % das escrituras, destacando-se num universo de destinos bastante diversificado. Mas a singularidade das rotas brasileiras sente-se melhor nos valores da coluna (D) que identifica o móbil principal de cada partida. Bahia, "Pernambuco" e Rio de Janeiro foram, na generalidade, uma paragem, em viagens de ida e volta, preparadas como tal no Reino. A importação, mais do que a exportação, determinaria a organização do transporte.

Com o mesmo significado, isto é, para servir um tráfico de importação de açúcar, mas com uma representatividade muito modesta, ainda se encontra S.Tomé. A discrepância entre o número de partidas e as previsões de regresso deve-se, aqui, às instruções dadas pelos carregadores para os navios, após breve ancoragem em Lisboa para efeitos fiscais, seguirem para Hamburgo[193]. Situação ainda comum nos anos de 1580 a 1600, mas que

---

[191] - Nicolau Oliveira, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, ed. 1804, p.23.
[192] - J. Romero Magalhães, *Algarve Económico*, p. 255.
[193] - AHDL, C. 7^{A}, Cx.19, L.5, fl.100; C.11, Cx 4, L.15, fl.63v°, C.12^{A}, Cx.3, L.12, fl.5v°.

perde sentido no século XVII, ficando a ilha à margem dos interesses do Reino, entregue à infiltração de estrangeiros[194].

Quadro V

Regiões implicadas em contratos de Lisboa
(1580 - 1663)

Regiões	Nº de contratos (A)	% de Contratos (B)	Com regresso (C)	(C)/(A), %
Brasil	244	40	199	82
Índias de Castela	75	12	1	1,3
Guiné/C.Verde	28	4,5	15	54
Angola	34	5,5	0	0
S.Tomé	14	2,2	10	72
Ilhas	64	10,4	47	73
Portos Peninsulares	93	15	18	19,3
Norte de África	20	3,2	11	55
Europa	34	5,5	4	12
Cabotagem	9	1,4	7	78
TOTAL	615	99,7		

O açúcar de S. Tomé foi enfrentando, com dificuldade, a generalização do consumo de um produto de qualidade superior. Falharam, desde os primórdios da expansão da cultura na ilha, as tentativas de proporcionar à sua produção as características do produto cultivado na Madeira[195]. O que se frustrou em S. Tomé, alcançou-se no Brasil.

A Madeira definiria os requisitos de um produto de qualidade. E o açúcar brasileiro impôs-se por apresentar condições para oferecer um produto equiparável. É certo que a cultura entrara em decadência no arquipélago antes da colónia americana se afirmar. Não é, portanto, o sucesso brasileiro que explica o final do "ciclo do açúcar" da economia madeirense[196]. Na segunda metade do século XVI, a cultura demonstrava já rendimentos decrescentes,

[194] - F. Mauro, *Le Portugal, Le Brésil et l'Atlantique...*, p.214.

[195] - Uma descrição anónima de 1551 assegura que muitos mestres da Ilha da Madeira foram deslocados para S.Tomé, "para fazer açucares mais brancos e mais duros; mas por mais diligencias que tenhão posto nisso não o podem conseguir (...) porque a atmosfera não enxuga os açucares (...) porque o sol estaja onde estiver não há quente e seco como aqui em Vila do Conde", em "Navegação de Lisboa à Ilha de S. Tomé", *Collecção de Noticias para a História e Geografia das Navegações Ultramarinas que Vivem nos Domínios Portugueses*. Academia das Sciências, Tomo II, 2ª ed., 1867, p. 91.

[196] - José M. Azevedo e Silva, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico: Séculos XV-XVII*, Dissertação Doutoramento, Universidade Letras de Coimbra, vol. I, Coimbra, policopiado, 1993, p. 197.

por esgotamento dos solos mais adequados. Contudo, suportou por algum tempo, nas escápulas europeias, a ameaça vinda do outro lado do Atlântico, até que os níveis de produtividade alcançados, graças à difusão de inovações tecnológicas na prensagem da cana, fizessem das regiões colonizadas no Brasil a área de abastecimento dos mercados exigentes em qualidade. Nestas circunstâncias, S. Tomé respondia a padrões de consumo diferentes e resistiu melhor que a Madeira à emergência do novo centro produtor. As alterações numa dada relação preço/qualidade que o produto brasileiro introduziu permitiu "massificar" um mercado, limitado então na oferta, até por escolha dos comerciantes madeirenses que, para suster os preços - sinal da qualidade - desejaram reduzir as quantidades através de uma segunda cozedura[197].

A produção brasileira soube responder a uma procura exigente, apesar do preço um pouco inferior ao da Madeira questionasse a sua reputação[198]. Nos primórdios, a conquista de mercados pediu a adopção de estratagemas, vulgares nos meios mercantis, que serviam tanto os agentes interessados no Brasil como os radicados na ilha. Várias foram as vezes em que estes importaram açúcar do Brasil e o terão feito passar por mercadoria local. Na ligeira diferença do preço residiria o lucro e com isso atraíam à terra a almejada navegação estrangeira que trazia os mantimentos. Entre o "ciclo do açúcar" e o "ciclo do vinho", a Madeira viveu uma espécie de "economia parasitária" da prosperidade do Brasil, porque a sua especialização num mundo de trocas europeias continuava conotada com um bem que efectivamente já não tinha condições de oferecer em situação concorrencial. Em 1613, a Câmara e lavradores do Funchal requereram a Filipe III que lhes

---

[197] - José M. Azevedo e Silva, *Ob. Cit.*, p.187.

[198]- Jean-Yves Grenier, (*L'Économie de l'Ancien Régime,. Un Monde de l'échange et de l'incertitude.* Paris, 1996, em especial p. 105-110 e 322-326) citando Roland de la Platière (século XVIII), caracteriza um dos aspectos da estrutura dos mercados nas sociedades de Antigo Regime: "la bonne marchandise (...) se n'est jamais celle qu'aucune spéculation peut déterminer mais seulement celle dont la qualité et le prix concourent à remplir le goût du consommateur". Na base deste sistema está a noção da "identidade do produto" e da compartimentação da procura em função de processos de individualização dos bens. A identidade de um produto é uma relação constante entre qualidade, preço e "reputação", sendo o preço o primeiro elemento identificador e, como tal, de hierarquização das diversas espécies do mesmo bem. O respeito por estas correlações era preocupação dos comerciantes familiarizados com as transacções num dado mercado. As fases de afirmação de um produto novo requeriam que este mimetizasse os atributos já conhecidos. Várias seriam as estratégias possíveis: através da cópia de técnicas de fabrico - o que convidava à errância de mão-de-obra especializada ; através da apropriação fraudulenta de sinais exteriores de qualidade, ou misturas de qualidades diferentes numa única embalagem. A verdadeira intenção do "new comer" era minimizar as diferenças subjectivas entre o seu produto e aquele oferecido pelo concorrente e já afirmado no mercado. A cópia (ou contrabando técnico) introduzia hábitos de consumo do novo bem, até que se impusesse por si, por vezes, até, com designações que remetiam para a região onde era na origem produzido em exclusivo, caso frequente no sector têxtil (ver Richard Rapp, "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony", *The Journal of Economic History*, vol 35, nº3, 1975).

concedesse a mercê de traficarem com o Brasil sem descarregar no Reino "devido a terem falta de mantimentos e pouco açucar para os comerciar"[199]. Vários estudos sobre a Madeira no século XVII relatam esta rotina: importação de açúcar brasileiro e sua revenda mascarada de produção local[200], o que, por certo, obrigaria a uma reembalagem. Tentativas espúrias de sobrevivência, redundando na morte dos engenhos. Irritavam, assim, os poderes locais e o Rei que em vão quiseram impedi-lo[201] Desta forma se escoava a produção brasileira e quanto mais generalizadas tais estratégias, pior sorte tinha a cultura da ilha.

No esgotamento das suas potencialidades como zona de produção de açúcar, a Madeira não figura como destino de viagens directas com retorno ao Reino. Os arquipélagos incluídos no Quadro V na designação de "Ilhas", servindo circuitos de importação, resumem-se aos Açores, para buscar trigo. Todos os demais respeitam a viagens que definem um périplo insular, sendo as Canárias, pelo vinho, e os Açores, pelos cereais, os vértices de ligações com o Reino. O verdadeiro papel da Madeira nas rotas atlânticas do século XVII reside na sua função de escala, ainda que alternativa às Canárias, para encher de vinho os porões dos navios em direcção ao Brasil. Adiante (capítulo IV) se avaliará o sentido destas paragens na rentabilização do transporte.

O tráfego de cabotagem preenche uma parcela irrisória dos contratos de fretamento. Trajectos de curta duração, de riscos menores, em torno de cargas de fraco valor: o sal, as madeiras. Pelo número de regressos previstos, entram na categoria de circuitos de importação. Mas o sal saiu com frequência de Lisboa, em direcção à Galiza e às Astúrias, como foi referido, obrigando a uma multidão de escrituras no tempo do contrato de Henrique Sinel (1634-1637). A essa conjuntura específica se deve a ponderação dos portos peninsulares no Quadro V. Da mesma forma, os destinos nas Índias de Castela, tráfico de exportação, embora de cargas obtidas noutros prolongamentos ultramarinos, atingiram uma particular notoriedade num dado contexto da economia brasileira. Considerações que pedem um desdobramento da informação segundo os períodos atrás identificados (Quadro V-a)

---

[199] - Simancas, *Secretarias Provinciales*, cod 1472_ Resumos, em *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, nº 14, 1960, p. 125.

[200] - Joel Serrão, *Temas Históricos Madeirenses*, Funchal, 1992, p. 123-124; Vieira, Alberto, "O Açúcar na Madeira: séculos XVII e XVIII", em *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1993, pp. 325-352; Silva, J. M., Azevedo e, *Ob. Cit.*, p. 193.

[201] - T. Bentley Duncan, *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in seventeenth-century Commerce and Navigation*, Chicago-London, 1972, p. 32-33.

QUADRO V- a

Regiões envolvidas em contratos de Lisboa

Análise por períodos

REGIÕES	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640		1641-1663	
	nº contratos	%	nº contratos	%	nº contratos	%	nº contratos	%	nº contratos	%
Brasil	63	56	63	42	30	28	55	33	33	40
Índias de Castela	14	13	26	17	23	22	12	7	0	0
Guiné/ C.Verde	5	4	7	5	2	2	11	7	3	4
Angola	1	0,9	5	3	11	10	6	4	11	13
S. Tomé	5	4	1	1	0	0	6	4	2	2
Ilhas	12	11	17	11	11	10	3	2	21	25
Portos Peninsulares	8	7	14	9	5	5	66	40	0	0
Norte de África	0	0	7	5	7	7	1	0,5	5	6
Europa	2	2	7	5	15	14	4	2	6	7
Cabotagem	2	2	2	1	2	2	1	0,5	2	2
Total	**112**		**149**		**106**		**165**		**83**	

As viagens relacionadas com as "Índias de Castela", "Angola" , "Portos Peninsulares" e "Europa" corporizam um tráfico de exportação, pelo fraco significado estatístico da previsão de regresso. Pouco deveriam estes trajectos a bens autóctones. As Índias de Castela eram o destino preferencial dos escravos, de Angola, mas também da Guiné/ Cabo Verde. Por sua vez, as paragens africanas, sem se prever carga de retorno, pediam, de início, os têxteis e, em época mais tardia, o vinho da Madeira. Bens fundamentais à aquisição dos escravos a embarcar em navios que, partindo de Lisboa, com escala em Sevilha para obtenção das licenças, seguiam a rota Angola ou Cabo Verde/Guiné - Cartagena ou Vera Cruz. O circuito fechava com a prata adquirida como pagamento dos escravos. Uma mercadoria que foge ao transporte organizado por Lisboa. Era acondicionada nos navios da Carreira das Índias. Assim, os contratos para as Índias de Castela reportam-se a redes mercantis que uniam Lisboa a Sevilha, através da Costa Africana e Caraíbas[202]. Um negócio determinante da emergência de certas famílias com

[202] - Henriqueta Vila Vilar, "Aspectos maritimos del comercio de esclavos com hispano-america en el siglo XVII" em Klaus Friedland (ed.), *Maritime Aspects of Migrations*, Viena, 1989, pp. 181-205, p. 191. Para todos os aspectos jurídicos do tráfico negreiro para as Índias de Castela, superintendido pela Casa da

fortuna assente no comércio negreiro e no açúcar, de que são exemplo os Gramaxos, com raízes no Algarve[203]. Este perfil multifacetado do negócio de certas casas mercantis, agregando o tráfico dos escravos ao açúcar brasileiro, é uma característica das primeiras duas décadas do período em estudo. Na verdade, apenas entre 1580 e 1600 se encontraram com relativa frequência contratos destinados a consubstanciar esse "comércio triangular": partida de Lisboa, escala em Angola, descarga no Brasil e retorno com açúcar. Gradualmente, o trajecto negreiro autonomiza--se, controlado pelos senhores de engenho, ou pelos correspondentes de comerciantes de Lisboa, instalados na colónia, que daí organizariam as viagens para a costa africana, expedindo farinha ou aguardente de cana. Por isso, Angola e Guiné são, nas escrituras notariais, vértices do tráfico da prata, não do açúcar.

O quadro V-a denuncia algumas alterações no movimento do porto de Lisboa. A preponderância superior a 40% das partidas para o Brasil desaparece nos anos de 1615 a 1623. Aqui se sustenta a suposição de que a crise clarificada em 1618-1623, mas com raízes, no caso brasileiro, em 1612-1614, desmobilizou uma parte da praça de Lisboa. As Caraíbas atraíram capitais e os grupos profissionais especializados na navegação. Os registos de pilotos e mestres examinados nos *Livros de Ementas* dizem da importância desta Carreira das Índias. Um interesse que não esmorece depois de 1615, contrariamente à carreira do Brasil que sofre uma redução do número de examinados depois do surto verificado entre 1604 e 1614[204].

Os dados de 1641 em diante mostram a desmontagem do universo de transacções animado pela procura da América Espanhola. O contratador de Angola pediu indemnizações, alegando ser inviável o contrato dos escravos desde que haviam terminado as ligações a Cartagena de Índias. D. João IV ordenou ao Conselho da Fazenda que investigasse e este órgão comunicaria, com números, o sentido da proximidade económica de Angola às Índias de

---

Contratação de Sevilha, ver F. Mauro, *Ob. Cit*, p. 177-191; V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, p.197; Rosendo Sampaio Garcia, "Contribuição ao Estudo do Aprovisionamento dos Escravos Negros na América Espanhola, 1580-1640", *Anais do Museu Paulista*, Tomo XVI, S. Paulo, 1962; Henriqueta Vila Vilar, *Hispano-America y el Comercio de Esclavos*: *los asientos portugueses*, Sevilha, 1977 que se completa com o estudo dos mercadores negreiros de José Gonçalves Salvador, *Os Magnatas do Tráfico Negreiro*, S. Paulo, 1981. Sobre a importância dos circuitos dos Rios de Guiné/ Cabo Verde na inserção do Atlântico português no mundo castelhano, Maria Manuel Torrão, "Rotas Comerciais, Agentes Económicos, Meios de Pagamento", Maria Emília Madeira Santos, (dir.), *História Geral de Cabo Verde*, vol. II, Lisboa, 1995, pp. 17-123.

[203] - José Gonçalves Salvador, *Ob. Cit.*, p.73.

[204]- Amélia Polónia, *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648)*, sep. *Revista da Faculdade de Letras do Porto,* Porto, 1995 e "Os Náuticos das Carreiras Ultramarinas", *Oceanos*, nº38, 1999, pp.113-129, p. 115.

Castela. Concluiu-se que entre Setembro de 1629 e Julho de 1634, rendera o tráfico, para o contratador desses anos, 128 393 220 réis[205]. Neste montante, entravam apenas 35 746 957 réis como resultado das remessas para o Brasil, S.Tomé e Lisboa[206]. Depois de 1650, após a recuperação da escápula dos escravos aos holandeses, as paragens africanas reaparecem, tornando-se uma das regiões de consumo do vinho da Madeira. Não será por acaso que muitos dos navios participantes neste trajecto, fretados em Lisboa para Angola, se viram empurrados, por ventos e correntes, para a costa brasileira. Era o tempo da Companhia Geral e do monopólio dos quatro géneros. Declarava-se Angola nos contratos e furava-se o privilégio da Companhia. O mercado brasileiro, sedento pela irregularidade dos comboios, recebia estes navios como dádiva divina, fingindo não perceber a fraude[207].

Outros circuitos se desmontaram com a Restauração. O périplo peninsular foi um deles. O sal, não o açúcar, alimentava estas ligações. A essencialidade daquele produto para a pesca e pecuária do noroeste da Península não surge com a União Dinástica. Actividades económicas interdependentes teceram a integração das regiões de Entre Douro e Minho e a Galiza, desde o século XV. Mas a ascensão do Brasil reforçará, por efeitos indirectos, essas dependências. Frotas pesqueiras portuguesas reconverteram-se em frotas mercantes, transformando centros piscatórios em portos de armação. Nesse processo abriram-se os mercados locais ao pescado galego, trazido em unidades galegas, o que, por seu turno, estimulou a procura do sal das salinas portuguesas[208]. Sal e pescado conjugam a complementaridade económica do noroeste peninsular que a União Ibérica, renovada por procedimentos administrativos, dando uma importância nova a estes circuitos com origem documentada no século XV, quando já o Porto surgia como centro polarizador da exportação do sal de Aveiro[209]. Com Filipe II, ou por administração directa, ou por arrendamento, a Coroa chamou a si os fluxos de

---

[205] - Lucro exorbitante retiraria o contratador, na medida em que em 1627, dois anos antes da documentação que o Conselho consulta, estava o contrato de Angola em 40 000 000 réis, ANTT, *Miscelâneas do Convento de N^a Sr^a da Graça*, nº 551, fl. 77 e ss.

[206] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 44, fl. 56 e ss. Consulta ao Conselho da Fazenda de 24 de Abril de 1641 como resposta à petição de Pedro Rodrigues de Abreu.

[207] - AHU, *Bahia*, nº1591.

[208] - Aurélio Oliveira, *Alguns Dados em torno das Relações Económicas entre o Porto, sua região e a Galiza na Época Moderna - séculos XVII e XVIII*. Sep. *Revista de História*, vol II, Porto, 1979, p.15, 21 e 23.

[209] - Virgínia Rau, "Exploração e Comércio do sal de Setúbal" em *Estudos de História Económica e Social do Antigo Regime*, Lisboa, 1984, p. 80. Contratos de fretamento datados do final do século XVI revelam a perpetuação da ascendência do Porto sobre Aveiro na exportação de sal para a Galiza, AHDP, PO2, Liv 8, fl 121; L. 14, fl. 62 vº, fl. 68 e Liv 15, fl. 65 vº

abastecimento dos alfolins galegos e asturianos, pois qualquer interrupção das comunicações afectava as quantidades de sal armazenado, estrangulando a pesca e salga de carne, actividades essenciais na alimentação.

As modalidades jurídicas destes processos de abastecimento contariam com a conivência de certos agentes mercantis portugueses a quem era entregue, no Reino, a "administração" do sal. Nessas funções encontrava-se António de la Penha destacado em Aveiro em 1615. Dois anos mais tarde, o abastecimento corria por contrato, arrematado pelo poderoso negociante de Lisboa, André Lopes Pinto[210]. A dispersão dos centros de exploração, Lisboa, Setúbal e Aveiro, obrigava a estabelecer contactos nos diversos portos. Mais do que criá-los, os contratadores ou administradores serviram-se das suas redes já montadas para outros negócios.

As reformas de Olivares trouxeram alterações, ao colocar os circuitos de sal para a Galiza e Astúrias na directa superintendência do Secretário de Estado Diogo Soares [211], que acerta o contrato com Henrique Sinel, em 1634, indivíduo com reconhecidos créditos na praça do Porto e, muito provavelmente, descendente de Hans Snel, holandês, traficante de sal, residente em Lisboa em 1570[212]. Talvez por depender mais do porto de Lisboa que os contratos anteriores, as funções de Sinel tiveram fortes efeitos, fazendo disparar os fretamentos para as Astúrias e Galiza, como o ilustra o quadro V-a, no período de 1624-1640. O texto do alvará do contrato, em vigor por dez anos, entre 1634 e 1644, refere-se a Sinel como tesoureiro e "administrador geral" do provimento dos alfolins de sal do reino da Galiza e Principado das Astúrias. Concede-lhe o direito a um juiz conservador e a tomar todas as embarcações, naturais ou estrangeiras, pagando ele os fretes e soldos dos marinheiros. Prática que não lhe era estranha, pois já havia tido alguma participação neste comércio na década de vinte, como procurador no Porto do então administrador D. João Zapata, radicado em Lisboa[213]. Nessa condição, lidou com mestres galegos que visitavam a cidade do Porto para carregar vinho, notificando-os que fossem buscar sal a Aveiro, ao que aqueles se terão recusado. De imediato os mandou prender. Salvos das tiranias de Henrique

---

[210] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol II, p. 182 e 247.

[211] - Provisão de 19 de Setembro de 1633, em Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. IV, p.362.

[212] - Virgínia Rau, *Exploração e Comércio do Sal de Setúbal*, Lisboa, 1951, p. 127.

[213] - Virgínia Rau refere-se a João Zapata como o "administrador das *salinas* da Galiza e Astúrias" (*Ob. Cit.*, p.167 em nota). Não desenvolve o tema dos contratos, sendo omissa quanto ao papel de Henrique Sinel. Limita-se a sintetizar o que se respiga em Andrade e Silva. Para os fretamentos de navios realizados no Porto por Sinel, para levarem sal de Aveiro à Galiza, ver AHDP, PO1°, 3ª série, L.151, f.97v°, AHDL, C.7^A, C.15, L.10,f.33 v°, f.36, f.40, f.43, f.56.

Sinel por Zapata, foram autorizados a seguir com o vinho desde que regressassem a buscar o sal[214].

Personagem de interesses plurais, Henrique Sinel esteve presente em numerosos contratos celebrados no Porto[215]. Participa no tráfico de sal e sumagre para Lubeck e Suécia, desde 1619. Simultaneamente, possuía navios e negociava com o Rio de Janeiro e a Bahia. Tinha em Lisboa, como seu correspondente, um irmão, João Sinel, parceiro do contratador de S. Tomé, Damião Ramires, e outro parente residia em Aveiro. Teria relações preferenciais com casas italianas, a dos Centurion, seus fiadores no contrato de 1634[216].

Por razões pouco claras, a partir de 1637, sentem-se dificuldades no cumprimento do contrato. Também se perde o rasto à personagem nos notariais. As desventuras de Sinel e suas repercussões no circuito do sal transparecem na descida abrupta do número de escrituras que tinham os portos peninsulares como alvo. Em 1638, um alvará de 23 de Setembro informa haver novo "administrador", Sebastião Almeida Lopes. Diogo Soares mantinha-se a superintender o assunto[217]. O "administrador" estava agora em Lisboa e tinha como procurador no Porto André Lopes Isidro, o mercador atrás evocado por ser um dos lesados pelo embargo de navios para a armada do Conde da Torre .

Os circuitos do sal envolveram a elite mercantil do Reino que, como se demonstra, pôs em acção, para este fim, as suas redes, articulando diversas localidades marítimas. Porto e Lisboa foram os centros destas ligações com a Galiza e Astúrias. Se Lisboa também era uma região de salinas, o seu papel estendeu-se à coordenação do que era embarcado em Setúbal, tendo ambas as localidades o mesmo administrador[218]. O Porto, neste contexto, apenas confirmou a sua ascendência sobre Aveiro. Viana ficou à margem.

---

[214] - AHDP, PO1°, 3ªsérie, L. 151, f. 97 v°.

[215] - AHDP, PO2, L.48, fl. 187, L.53, fl. 145v°, L.58, fl.145 v°, L.59, fl. 68 (onde institui o irmão João Sinel como procurador em Lisboa); PO2, L.60, fl. 103; PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 184 v°.

[216] - Jean-Frédéric Schaub, "Art. Cit", p. 153.

[217] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica*..., vol. V, p.173. A presença de Diogo Soares no novo contrato coloca algumas dúvidas à explicação adiantada por Schaub para a quebra de Sinel ("Art. Cit.", p.158).

[218] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica*..., vol. IV, p.362.

O perfil do tráfego que passava pela vila do Lima distingue-a de Lisboa. Atente-se nas regiões envolvidas nos fretamentos lá realizados, por uma amostra obtida nos cartórios notariais[219] (quadro V-b).

Quadro V -b

Regiões envolvidas nos contratos de Viana (1590-1672)

Regiões	Nº Obs.	%
Brasil	91	76
Angola	1	0,8
S. Tomé	1	0,8
Ilhas	20	16,6
Portos Peninsulares	3	2,5
Europa	14	11,6
Cabotagem	8	6,6

A preponderância dos destinos brasileiros no movimento do porto de Viana e a fragilidade das relações africanas ou dos portos peninsulares definem os aspectos fundamentais da diferença. Nesta comparação adquire nitidez a diversidade das viagens organizadas em Lisboa, para a qual contribuíam os circuitos negreiros, sem paralelismo em qualquer dos restantes portos de tráfico. Nessa polivalência se sustenta a posição cimeira da cidade. Diversidade e captação da parte maioritária das quantidades do açúcar importado singularizam Lisboa, pelo menos até à alteração da conjuntura nos anos vinte.

Em Viana, a ponderação razoável de viagens em direcção à Europa indica uma considerável afluência de navios estrangeiros, mostrando o lugar da dupla cereais- açúcar nesta atracção[220]. Valia-se da isenção de direitos "sobre o pão que vinha por mar", por concessão régia, reiterada em períodos de três ou dez anos[221]. A essencialidade das relações com o Brasil - dados os vianenses em 1585 como "senhores de Pernambuco" -desviaria os recursos

[219] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana e o Comércio do Açúcar Brasileiro no Século XVII*, Viana do Castelo, 1990, p. 61. Ao todo, respigaram-se 120 contratos de fretamento, entre 1590 e 1672. O autor não indica como se distribuíram ao longo do período. Embora as balizas cronológicas não coincidam totalmente com as concebidas para Lisboa, a comparação relativa às regiões visadas parece importante, atendendo exclusivamente à sua estrutura.

[220] - "A maioria do açúcar corria nesta rotas por conta e risco dos compradores estrangeiros que traziam trigo a Viana e levavam em troca açúcar" em Manuel António Fernandes Moreira, *Ob. Cit*, p.34.

[221] - J. Veríssimo Serrão, "Surto Regional Português da Legislação dos Filipes, 1581-1625" em *As Áreas Regionais na Formação Histórica de Portugal. Actas do Colóquio*, Lisboa, 1975, pp.381-462, p.397 e 421. Reeditado em *O Tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668)*, Lisboa, 1994, pp.63-153.

das actividades piscatórias. Uma frota de 80 navios, nos finais do século XVI ocupada na pesca, navegava depois no Atlântico Sul. Em 1619 já poucos vestígios restavam da ocupação pesqueira, passando a vila a abastecer-se do produto Galego (única região compreendida em contratos de fretamento) ou do bacalhau trazido pelos ingleses. Em 1609 podia chorar os 170 navios capturados no período do conflito com a Inglaterra[222]. Baixas tão elevadas assim indicam o potencial de uma frota em expansão que, em pleno período crítico da década de vinte do século XVII, exibia ainda 74 unidades. Um indicador pertinente do vigor dos sectores marítimos, fazendo de Viana um importante porto de armação. Não autoriza, contudo, associar essa florescente frota a um grau semelhante de participação no tráfico. Aliás, com efectivos na ordem das sete dezenas, apenas vinte unidades estariam ocupadas nas rotas do açúcar, sendo escassos os casos de viagens consecutivas ao Brasil[223]. Uma prosperidade com os dias contados. Informações do ano de 1636 narram a gravidade dos prejuízos infringidos pelo corso holandês, ao referirem a disponibilidade de apenas 4 navios[224]. Os números não têm de ser exactos. Basta reconhecer-lhes uma relatividade que assinala o esmorecimento das relações da vila com a colónia e seus alegados efeitos na deserção de navios estrangeiros do seu porto. As queixas ouvidas no tempo em que se instituiu o regime do comboio pela Companhia Geral do Comércio do Brasil terão de ser analisadas à luz desta decadência.

Até lá, por Viana passou uma parte do açúcar consumido na Europa. Contudo, os seus agentes mercantis não erradicariam do negócio os congéneres das praças de Lisboa ou do Porto. Na vitalidade destes centros nortenhos jogou a complementaridade dos portos de tráfico. Uma característica só perceptível pela utilização de fontes notariais, alertando para o facto do tráfego a que assiste cada localidade litorânea não ser um retrato fiel da sua actividade marítima, entenda-se, da prosperidade das suas "burguesias". Se o número e tonelagem de navios entrando e saíndo constituem os vulgares indicadores de uma análise económica de centros portuários, retenha-se, pelo menos para o caso português, a possibilidade de tais movimentos não serem da exclusiva competência de forças económicas e

---

[222] - E. Freire Oliveira, *Elementos,* vol. II, p.214.

[223] - Manuel António Fernandes Moreira, *Ob. Cit.*, p.38.

[224] - Manuel António Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, 1984, p. 112 e *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995, p. 18 em nota. Há, no entanto, a ter em conta que neste ano, só em Agosto chegou a frota retida no Brasil desde 1634, como adiante se verá. Aqueles 4 navios podem ser disso um reflexo.

sociais de âmbito local[225]. Nesse sentido, as fontes alfandegárias são instrumentos incompletos. Induzem a reconhecer nas flutuações económicas o reflexo das articulações de cada porto com a economia internacional, descurando outros níveis de relações inter-portuárias sensíveis num espaço individualizado pela esfera política ou institucional. Legislação fiscal heterogénea convidaria a descarregar o açúcar em locais diversos daquele onde seria organizado o transporte. Medidas de defesa, episódicas, para proteger as "frotas", discriminaram uns em favor de outros. Nos tempos do embargo holandês, a vigilância montada interferiu nas preferências dos agentes, canalizando o negócio da praça de Lisboa para entradas menos policiadas. Por fim, mas não menos decisivo, a residência dos mercadores e as parcerias criadas para o tráfego e tráfico brasileiro questionam uma observação compartimentada dos portos. Migrações internas, a itinerência dos homens de cabedal, redes mercantis tecem relações complementares entre cada localidade marítima. Desta forma, os contratos de fretamento celebrados em Lisboa explicam muito da prosperidade de Viana ou do Porto. Vejam-se nos Quadro VI (a e b) os locais de regresso predeterminados para cada partida para o Brasil[226].

Quadro VI - a

Portos de regresso das viagens ao Brasil
Contratos de fretamento: Lisboa

Portos de Regresso	**1580 - 1601**	**1602 - 1614**	**1615 - 1623**	**1624 - 1640**
Lisboa	36	9	11	45
Viana do Castelo	18	34	0	4
Porto ou Viana	5	5	1	1
Outros	2	2	0	0
Total regressos	61	50	12	50
Nº partidas	63	63	30	55

[225] - "Mouvement portuaire et évolution des armements sont les deux éléments qui permettent d'apprécier exactement l'activité d'une cité maritime et l'efficacité de sa bourgeoisie", Jean Meyer, *L'Armement Nantais...*, p. 74. Observação que pode ser válida para um contexto tardio do século XVIII em França ou em Portugal, mas não totalmente verificada para o século XVII português.

[226] - A comparação com Viana não é viável. Os quadros síntese dos contratos fornecidos em Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...* não contêm esta informação.

Quadro VI - b Portos de regresso de viagens ao Brasil Contratos de fretamento : Porto				
Portos de regresso	**1580 - 1601**	**1602 - 1614**	**1615 - 1623**	**1624 - 1640**
Porto	7	28	27	60
Porto/ Viana	3	9	1	2
Porto/ Aveiro	0	3	0	0
Vila do Conde	0	0	1	2
Lisboa	1	2	0	1
Outros	0	0	0	1
Total regressos	11	42	29	66
Nº partidas	12	46	37	73

Viana da Foz do Lima tornou-se lugar de eleição para desembarcar a mercadoria até 1614, sobretudo nas viagens comandadas por Lisboa. Num total de 111 contratos com regresso previsto, entre 1580 e 1614, 47% destinam-no em Viana, reconhecendo-se como excepcional o período de 1602-1614. A maioria dos navios fretados em Lisboa partiu com a instrução de aliviar os porões em outras localidades que não na cidade. Uma escolha que vai perdendo razão, em particular, nos anos singulares de 1615 a 1623, quando uma parte significativa dos contratos não previu carga de retorno. Novo sintoma das dificuldades deste período. Se a opção por Viana foi ditada pela maior facilidade de escoamento do produto para centros europeus, não seria estratégia errada descarregar em localidades menos incómodas à navegação estrangeira, suporte exclusivo dos circuitos de reexportação. Iniciadas as Tréguas, esse factor dilui-se. Por outro lado, as vantagens fiscais que Viana oferecia também se obscureceram a partir de 1615, quando foram actualizadas as antigas pautas aduaneiras. Em 1624, Filipe IV dava o golpe final, precavendo-se quanto à variação do peso dos contentores do açúcar. Retiraria à alfândega de Viana o bizarro privilégio de aí ser taxado o açúcar pelas caixas e não por arroba[227]. Assim, os benefícios fiscais da vila minhota foram sendo eliminados desde 1615 e, reiniciada a guerra, quando era fundamental para os "ministros do contrabando" sediados em Lisboa não facilitar fugas desnecessárias para partes menos controladas, impôs-se a conveniente uniformização nos procedimentos alfandegários.

As articulações entre Lisboa e Viana, ou entre Lisboa, Porto e Viana, expressas na versatilidade dos locais escolhidos para descarga do açúcar,

[227] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana*... p. 137.

confirmam a existência de redes mercantis, não passíveis de uma sistemática identificação, pois o nome dos correspondentes a quem ia dirigida a mercadoria de retorno não consta, por regra, dos contratos de fretamento. É sobretudo pelos registos de propriedade de navios das rotas brasileiras que se descobrem os indivíduos implicados. Adivinha-se a importância de António Velho Barreto, figura de relevo em Viana que passou pelo Porto e por Lisboa, onde tinha boas relações com Pero de Baeça[228].

A itinerância era uma das características da prática mercantil, não circunscrita a funções subalternas, de feitores ou caixeiros. Contactos assim estabelecidos cristalizavam-se na celebração de procurações ou noutras formas de associação, permitindo que viagens organizadas numa localidade enleassem operadores radicados em diversificados centros marítimos do Reino. Um contrato de constituição de uma companhia para tráfico em Pernambuco, redigido no Porto em 10 de Julho de 1613, serve de exemplo eloquente. Os capitais investidos na carga reuniram três mercadores do Porto, um de Vila do Conde, um da Figueira da Foz, outro de Aveiro. O sócio maioritário foi Álvaro de Azevedo, do Porto, a quem coube dar as instruções ao sócio itinerante, o de Aveiro. A dado passo, explicitaria que os açúcares a comprar em Olinda, com o lucro procedido da venda das mercadorias exportadas, deveriam ser embarcados num máximo de 20 caixas por navio, para qualquer dos portos do reino: *Lisboa, Porto* ou *Viana*[229]. Na cidade do Douro residiam, nos finais do século XVI, membros de destacadas famílias de cristãos-novos como Nunes Ximenes e Nunes Pina. Aqui agiam por interesses próprios ou como correspondentes dos parentes estabelecidos em Lisboa[230]. As viagens organizadas, incluíram a Madeira e Pernambuco, uma delas, com regresso por Lisboa.

Alguns trajectos individuais confirmam a interdependência dos portos de tráfico. Manuel Rodrigues Vila Real viveu em Pernambuco entre 1591 e 1595[231]. Escapou à acção inquisitorial de Heitor Furtado de Mendonça, tornando a tempo ao Porto, donde era natural[232]. A fuga e a desagregação dos

---

[228]- Dados biográficos em Manuel António Fernandes Moreira, *Ob. Cit*, p.148. Para relações estabelecidas em Lisboa: AHDL, C 7ª, C.55, L.10, fl. 19 e ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº 11559 de Pero de Baeça. Em apêndice documental constam os contratos com regresso em Viana, onde é notório que não estavam apenas em causa as ligações com Pernambuco. A prática é extensiva à Bahia e Rio de Janeiro, e parece implicar a generalidade da praça de Lisboa no período de 1601 a 1612.

[229] - AHDP, PO2, L.37, f.48.

[230] - Exemplo: AHDP, PO1º, sª série, L.108, f. 146 vº.

[231] - José Antonio Gonsalves de Mello, *Gente de Nação...*, p. 10.

[232] - *Denunciações e Confissões de Pernambuco, 1593-1595*, José Antônio Gonsalves de Melo (ed.), Recife, 1984, p. 470.

contactos nesta ocasião obrigá-lo-iam a dirigir os seus objectivos para a Bahia. Num contrato de 19 de Dezembro de 1600 reparte o fretamento de um navio, com escala na ilha de Palma, com outras personalidades de sangue cristão-novo e de posição consolidada no mundo do comércio colonial. A seu lado figuram Lourenço Nunes Ximenes, André Nunes Pina, Jorge Esteves e Domingos Lopes Vitória[233]. Mais tarde, em 1612, já teria restabelecido ligações a Pernambuco, por intermédio dos seus correspondentes em Lisboa: Manuel da Costa Brandão e Vicente João Moreno. Aquele, intitulando-se "banqueiro da Corte de Roma", fretou em Lisboa, em 1612, uma caravela para Pernambuco com regresso pelo Porto, onde seriam entregues a Manuel Rodrigues Vila Real as 10 toneladas de açúcar. Na ida tinham seguido 40 toneladas de farinhas, azeite, bacalhau, manteiga e sardinha[234]. O outro seu correspondente, Vicente João Moreno, tinha um irmão em Pernambuco e, em Viana, um tal Lopo Moreno recebia por ele as caixas que seriam descarregadas na vila[235].

Miguel Dias Santiago, filho de Bento Dias Santiago, uma das figuras de relevo nos primórdios da expansão da cultura do açúcar em Pernambuco, teve um percurso com claros paralelismos ao de Vila Real, assegurando não ser este um caso isolado. Transitou do Porto para a Bahia nos finais do século XVI. Estava em Olinda quando elaborou um livro de contas que testemunha as articulações alternativas entre o Brasil e a tríade dos portos do Reino, para as mercadorias expedidas[236]. Em 1601 regressou em definitivo à metrópole. Passa uns anos em Lisboa, onde residia seu irmão, Duarte Dias Henriques. Em associação com Vicente João Moreno, importou para Viana açúcar de Pernambuco. Na década de vinte do século XVII encontramo-lo radicado no Porto, num período em que esta cidade suplantou Lisboa no número de partidas. No Porto operou por conta própria e como procurador de Gaspar Pacheco e de Miguel Arnao, os quais, por sua vez, tendo origens na cidade do Douro, haviam-se transferido para Lisboa, ainda que Gaspar Pacheco, personagem nas luzes da ribalta no período da Restauração, mantivesse os seus familiares, Sebastião e Pantaleão, activos no Porto, fretando navios para o Brasil em seu nome[237]. Santiago, de Lisboa voltava ao Porto, enquanto o seu

---

[233] - AHDP, PO2, L.15, fl. 112v°.
[234] - AHDL, C.11, C.30, L.112, fl. 123 v°.
[235]- AHDL, C.11, C.30, L.112, f.96 v°
[236] - José Antônio Gonsalves Melo, *Ob. Cit.*, p. 36 e 47.
[237] - Contratos em que esteve presente Miguel Dias Santiago no Porto: AHDP, PO1, 3ª série, L. 154, fl. 79 v°; L. 153, fl. 186 v°, L. 159, fl. 85 v°. Dados biográficos de Gaspar Pacheco em David Grant Smith, "Old Christian Merchants and the Brazil Company".

irmão, o contratador de escravos e negociante de açúcar, Duarte Dias Henriques, se deixou ficar, até que Madrid o atraísse.

A itinerância pressupunha também a necessidade de reorganizar o negócio nas localidades consideradas estratégicas. A "periferização" do Algarve levou Luís Fernandes Gramaxo, de um ramo algarvio de Vila Nova de Portimão, a criar bons relacionamentos com a praça de Lisboa, no início de Seiscentos. Em Portimão garantiu o carregamento de navios que aí escalavam, partidos de Lisboa, em direcção a Pernambuco. A fonte permite associar o mercador aos Elvas, Manuel Rodrigues e Diogo Fernandes, em 1604. No ano seguinte, Luís Gramaxo estava em Lisboa. Aqui surge a fretar navios com o mesmo destino brasileiro, com paragem em Portimão ou na Terceira. Partira do Algarve mas deixava os contactos necessários para de Lisboa dirigir o negócio. Na Terceira teria, por casamento com Guiomar Mendes, natural de Angra, os apoios adequados aos contratos que celebra. Freta em Lisboa navios ancorados em Lagos para escalar na Ilha e seguirem rumo a Pernambuco. Luís Gramaxo tinha um primo, seu homónimo, nas Índias de Castela[238]. Uma passagem compreensível pela intromissão da família no tráfico de escravos de Cabo Verde[239].

A observação do transporte nas rotas brasileiras, através dos agentes que o solicitaram e dos locais de partida e regresso dos navios, sublinha a natureza das relações interportuárias e introduz sérias ressalvas à hipótese de Jaime Cortesão segundo a qual, o tráfico do açúcar, em regime de navegação livre, daria lugar ao crescimento dos pequenos portos, retirando à geografia económica do Reino as feições macrocéfalas. Nesta síntese, ou da leitura que dela se tem feito, sobressai o pressuposto de uma relação concorrencial entre Lisboa e uma plêiade de portos de tráfico. Na verdade, nas fontes coevas, mais fidedignas que a evocada por Cortesão[240], descobrem-se apenas três localidades com relevância no tráfico de importação - problema diferenciado da dispersão geográfica da armação - e o conceito de concorrência deverá ser

---

[238] - Maria Manuel Torrão, "Art. Cit", p.91.

[239] -Referências biográficas: H. Solomon, *Os Primeiros Portugueses em Amsterdão. Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo 1595-1606*, Braga, 1983, em especial p. 58, nota 11; e J. Boyajian, *Portuguese Bankers*, apêndice A-9; José Gonçalves Salvador, *Os Magnatas...*, p. 73; Maria Manuel Torrão, "Art. Cit.", p. 31: pelos contratos de fretamento de escravos de Cabo Verde para Cartagena de Índias, analisados pela Autora, depreende-se que Luís Gramaxo, identificado por Boyajian como terminando a sua carreira nas Índias não é o mesmo que actua em Lisboa em consórcio com Fernão Soares Ribeiro, Francisco Paiva, Francisco Rodrigues Serra, Jerónimo Rodrigues e Gabriel Nunes Rosa. Contratos de fretamento para o Brasil: AHDL, C.11, C.19, L. 74, fl.2; C.1, c.13, L.63, fl. 69v°, C.15, L.71, fl. 25.

[240] - Jaime Cortesão, "Art. Cit".

matizado, se não substituído, pela percepção de complementaridade. A complementaridade não impede, contudo, uma hierarquia económica.

O complexo atlântico brasileiro animou os portos nortenhos, sem dúvida, salvando Viana da situação instalada com a conjuntura posterior a 1565[241]. Terá imprimido um cosmopolitismo à cidade do Porto inexistente no século XVI, enquanto região na órbita da Galiza, bem patente na diferença dos portos de origem das embarcações entradas em 1577 e em 1596[242]. Mas nessa transformação participava Lisboa, porque, como grande porto do Reino, até aos meados da década de vinte de Seiscentos, alimentou os armazéns de Viana e as articulações da vila com a costa francesa; porque transferiu capitais que custearam viagens organizadas no Porto. Os números dos quadros VI-a e b são, por isso, um tanto imprecisos. A aparente ascensão do Porto no período de 1624 em diante explica-se, em parte, pela acção dos procuradores de capitalistas de Lisboa. Das 73 partidas recenseadas no Porto, conhece--se a naturalidade ou residência dos proprietários de 35 navios, dos quais, 20 tinham como parceiros mercadores de ambas as cidades[243]. Por seu turno, um olhar, ainda que superficial, dos senhorios da frota de Viana, encontra as coligações dos interesses da vila à cidade do Porto. Henrique Sinel partilhava a posse de navios com gente de Viana e, como ele, outro flamengo do Porto, Jaques de Pate[244].

As associações mercantis e a mobilidade geográfica dos agentes retira operacionalidade a uma abordagem centrada isoladamente em cada uma das localidades portuárias. Talvez estas redes supra-regionais fossem apanágio da elite mercantil. Noutro patamar, de mercadores de cabedais modestos, faltaria eventualmente essa característica, conferindo a cada porto uma maior ou menor tendência para a concentração social do tráfico. Interessa não perder de vista a circulação de capitais e de mercadorias, ao ritmo da trama política ou do seu efeito nas diversas instituições que enquadravam o tráfico. A fuga do açúcar para Viana é isso que narra. Foi interrompida com a alteração das pautas aduaneiras. A uniformização nos procedimentos alfandegários em 1624 desvirtuou estratégias correntes nas duas primeiras décadas do século XVII. À Coroa caberia centralizar o tráfico em poucas localidades, em Lisboa, sobretudo. Aí se montara a vigilância mais apertada, porque Madrid via a

---

241 - Manuel António Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo...*, p. 104.
242 - J.A. Pinto Ferreira, *Visitas de Saúde às Embarcações Entradas na Barra do Douro, nos Séculos XVI e XVII*, Porto, 1977.
243 - Ver capítulo V.
244 - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, quadro síntese dos fretamentos.

cidade como o porto por excelência do Reino. A Câmara alertou o poder central para os efeitos perversos dessa política. A navegação, logo em Paço de Arcos, desistia de entrar na barra e seguia para outras localidades. Viana e Porto, nesta fase, podiam levar a melhor. A sua vitalidade relativa atraía os capitais de Lisboa; aí se tornava mais fácil encontrar serviços de transporte; então aí se organizariam as viagens para o Brasil. Sem açúcar, não havia navegação estrangeira, não havia como assegurar o abastecimento de cereais. Sem tráfico, as receitas aduaneiras minguavam. Este o articulado de exposições da Câmara de Lisboa, servindo para denunciar o embaraço dos "ministros do contrabando". Não era só discurso político, de quem se incomodava com o desrespeito pelos "Estatutos de Tomar". As dificuldades eram reais.

No marasmo da economia dos anos trinta, o Brasil readquire importância para Lisboa. Dele depende o grosso das receitas aduaneiras, porque menor a diversidade dos negócios controlados por uma praça também enfraquecida pela Inquisição. A Câmara temia pela perda de supremacia. Mas a crise era geral. E teve os seus reflexos na transferência do tráfico para o norte. O que se pode respigar sobre receitas aduaneiras ou sobre as contribuições do Reino para as despesas extraordinárias da Coroa, ajuda a esclarecê-lo.

4-Hierarquia Portuária e Conjunturas

Por uma soma de 1 700 000 cruzados, repartidos pelo Reino, Castela, Índias, Brasil e Oriente, negociou Filipe III em 1604 um "Perdão Geral" aos cristãos-novos. À comunidade de Lisboa caberia a contribuição de 718 377 cruzados, maquia quase idêntica aos 736 053 cruzados a que ficaram obrigadas as restantes localidades portuguesas, no seu conjunto[245]. Valores exorbitantes sem resposta efectiva. Muitos dos visados quiseram ignorar as contrapartidas financeiras desta prometida benevolência, estando ainda a colecta por completar em 1609. Vicissitudes aqui secundárias. Importa, apenas, sublinhar que nesta distribuição Lisboa emergia, inequivocamente, como o centro económico, capaz de garantir cerca de 49 % do montante esperado de Portugal. Um lugar confirmado no momento de custear a vinda do monarca.

---

[245] - J. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia, under the Habsbourgs 1580-1640*, Baltimore, 1993, p. 92.

Em 1612, preparando-se a visita de Filipe III, foi realizada nova repartição, cuja estrutura fixaria a hierarquia económica que servirá de modelo a futuras contribuições extraordinárias, nomeadamente, para os 500 000 cruzados, em 1631, de socorro a Pernambuco. Recomendou-se, então, a consulta de papéis produzidos 19 anos antes[246]. Se neste intervalo houve alterações na geografia económica portuguesa, o poder central não tinha essa percepção, ou porque estava demasiado distante, ou talvez a mudança fosse até lá demasiado subtil para ter repercussões ao nível das finanças do Estado[247]. Assim, em 1631, tal como em 1612, Lisboa entrou com aproximadamente 44 000 000 réis (110 000 cruzados), numa época em que o Senado persistia em informar Madrid que a Rua Nova se despovoava.

A comparação da estrutura de ambas as contribuições devolve a imagem que a Coroa possuía da distribuição da riqueza no Reino. O Quadro VII reúne a informação disponível, seleccionando-se o universo respeitante às localidades marítimas, de forma a uniformizar os dados que se pretende confrontar[248]. Os totais são, naturalmente, parciais.

Quadro VII

Repartição de contribuições extraordinárias: localidades portuárias

Localidades	1612		1631	
	Montante (cruzados)	%	Montante (réis)	%
Lisboa e Termo	110 000	62	43 620 000	57,2
Porto (comarca)	15 000	8,4	6 205 643	8,1
Viana (comarca)	13 000	7,3	9 441 507	12,4
Setúbal (comarca)	10 000	5,6	3 393 260	4,4
Aveiro e Coimbra (1)	15 000	8,4	10 248 657	13,4
Lagos (comarca)	7 000	3,9	1 200 000	1,5
Tavira (comarca)	7 000	3,9	2 148 903	2,8
Total (parcial)	177 000		76 257 970	

(1) - Aveiro e Coimbra são indiferenciados na fonte de 1612. Em 1631, consta Esgueira e Coimbra

[246] - B.Ajuda, 51-X-3, f.42

[247] - Vejam-se mapas e comentários à evolução das sisas por comarcas entre 1593 e 1625 em A. Hespanha, *Visperas del Leviatan, Instituciones y Poder Politico (Portugal siglo XVII)...*, Madrid, 1989, p.125 e 126, onde se assinala que Lisboa, a par de outras zona litorâneas, registou um forte crescimento.

[248] - Fontes: Para 1612, E. Freire Oliveira, *Elementos,* vol II, pp 289-290. Para 1631, B.Ajuda, 51-X-3. Fl. 42. Faro não consta deste documento, pelo que foi ignorado, para uniformização dos dados, na síntese aqui elaborada da repartição pensada em 1612.

Dados desta natureza proporcionam conclusões seguras apenas na estrutura, na verdade, o objectivo da sua análise. Destaquem-se as ténues descidas de Lisboa - na exacta proporção do aumento de Viana - de Setúbal e do Algarve. A unidade "Aveiro e Coimbra" comporta alguma imprecisão na sua comparação, pois os espaços não são em rigor coincidentes. Genericamente, em 1631, Lisboa permanecia o centro. Até para fundamentar as suas lamúrias, a Câmara soube fazer alarde dessa posição cimeira, quando arrolou os créditos concedidos à Coroa entre 1619 e esse ano de 1631, muitos à custa dos homens de negócio. Ao todo, oferecera cerca de 2 300 000 cruzados, uma vezes para socorrer a Índia, em 1622 e 1624, outras o Brasil. Até a Flandres, em 1629, com 300 000 cruzados[249]. Ora, como notava o Senado, " o bom sucesso d'estas cousas não se alcança com gemidos e lagrimas dos pobres que não podem deixar de ser muitos, querendo se deles mais do que podem". Que se levantasse a administração do contrabando, ou que, ao menos, fosse entregue a naturais: cresceria o comércio e, com ele, a Fazenda[250]. Uma insistência para alertar Madrid sobre o que vinha sucedendo desde o final das Tréguas .

A repartição dos pedidos extraordinários, sugando os capitais da cidade, orientava-se pela estrutura das receitas aduaneiras. Em 1602, Jorge Rodrigues Solis, Pero de Baeça e Manuel Gomes da Costa arrematararam o contrato das alfândegas do Reino por 186 500 000 réis[251]. Informação, embora não datada, mas com um total semelhante para as receitas dos portos molhados, permite reapreciar a relação não equitativa dos portos do Reino, admitindo ser documento produzido em época próxima[252]. Seleccionando apenas as localidades atrás analisadas, o quadro VIII sintetiza os valores num período que se deverá inscrever no tempo do contrato daquele consórcio:

---

[249] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol III, p. 477.
[250] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol III, p. 478.
[251] - J. Figueiredo Falcão, *Livro em que se contem toda a Fazenda e Real Património dos Reyno de Portugal, Índia, Ilhas Adjacentes de sua Coroa e outros muitos particulares, 1607,* Lisboa, 1859, p. 6.
[252] - *Livro primeiro do Governo do Brasil(1607-1633)*, Rio de Janeiro, 1958, p. 178.

Quadro VIII		
Receitas alfandegárias de algumas localidades portuárias (c. 1602-1607)		
Porto de Mar	**Receita (em réis)**	**%**
Lisboa	149 985 000	84 (1)
Porto	18 180 000	10
Viana	5 353 000	3
Setúbal	2 424 000	1
Aveiro	1 515 000	0,8
Lagos	303 000	0,1
Tavira	404 000	0,2
Total parcial	178 164 000	

(1) A ponderação desce para 80 % quando considerado o total.
Peniche rendia mais que Vila do Conde e quase tanto como Faro (848 400 contra 606 000, de Vila do Conde e 808 000 de Faro). Portimão é o porto algarvio com a receita mais elevada: 1 111 000.

O contributo das alfândegas, indicador razoável, questiona a hipótese do porto de Lisboa ter perdido, entre 1580 e 1620, uma primazia herdada da primeira metade do século XVI[253]. Mesmo contemplando o aumento dos valores de 186 500 000 réis do contrato de 1602-1607, para os redondos 200 000 000 réis constantes de uma memória sobre rendimento aduaneiro em 1618[254], não é verosímil uma alteração significativa na ponderação de Lisboa. Viana, que experimenta taxas de variação singulares, tomava nesse ano apenas 19% do açúcar que ia para Lisboa. Não será demasiado arrojado admitir que cerca de dois terços das receitas continuaram a viver do movimento do seu porto. A mudança, a existir, só se vislumbrará na sequência dos anos posteriores a 1623/1625.

Os contratos do consulado fornecem dados adicionais. Manuel Gomes da Costa arrematou o contrato por lanço de 55 000 000 réis em 1600, para um período de oito anos[255]. Mais tarde, em 1617, Fernão Lopes Lopes afastou

[253] - Para o significado dessa polarização na estrutura das finanças do Estado: V. Magalhães Godinho, "Finanças Públicas e Estrutura do Estado", *Ensaios II*, 2ªed., Lisboa, 1978, p. 56 e 57.
[254] "Receita e despesa de Portugal em 1618", em *Arquivo Pitoresco*, vol III, p.32 e 43. Consta de uma carta datada de 1628, dirigida a Olivares, na qual o autor esclarece citar de memória um "calculo e balanço da rendição d'esta Coroa" que cuidava ter enviado para Madrid em 1618, até "os rascunhos e borrões dei e não tenho mais que a memoria que é a minha Torre do Tombo ou do vento".
[255] - J. Figueiredo Falcão, *Livro em que se contem toda a Fazenda...*, p.6

da corrida outros mercadores de renome como um André Lopes Pinto, contratador do pau brasil[256]. Para os seis anos seguintes, ofereceu 62 065 474 réis, ultrapassando com um avanço de 12 contos o que valera o contrato entre 1608 e 1614, (50 000 000 réis). Subcontratou por 8 600 000 réis o ramo do Porto a Damião Ramires, um dos homens de negócio de Lisboa com relações naquela cidade por intermédio dos Sinel. Nas expectativas destes contratadores, pelo Douro, em 1618, passaria um tráfico equiparável a 14 % das receitas do consulado do Reino[257]. Em 1622, ainda a praça estava optimista, pelo menos Gil Fernandes Aires não se apercebeu que as tréguas haviam terminado. Atirou-se a um lanço de 70 000 000 réis[258], fazendo parecer mesquinhas as propostas de Rodrigo Alvarez, (65 000 000 réis)[259], ou de um desconhecido e pouco acreditado Diogo Lopes Galvão, a quem o Conselho da Fazenda pediu que nomeasse parceiros ou designasse os bens que poderia dar como fiança para garantir os propostos 66 000 000 réis[260]. O vencedor da corrida, Gil Fernandes Aires, saiu-se mal com o arriscado acordo de 70 contos em tempo de guerra e de embargo portuário, já se sabe, embora o Conselho da Fazenda não o tenha querido ouvir, alegando, entre outras razões, o facto de ter subarrendado a bom preço os ramos de Viana[261]. E era verdade. António Velho Barreto tomara-o por 5 200 000 réis[262]. Assim, em 1622, na óptica dos grandes mercadores, Viana valia 7,4% do contrato de Reino. Repare-se, contudo, que os 5 200 000 réis do consulado equivalem à totalidade da receita da alfândega em 1601-1607, prova do crescimento do tráfico da vila. Ainda assim, estaria conotada com uma ponderação inferior a 10% do contrato do reino.

Atendendo à estrutura das receitas das alfândegas para o início do século, e do consulado, para o ano de 1622, algumas variações se detectam nestes dois portos nortenhos. A comparação das respectivas ponderações em cada um dos sistemas de tributação não é isenta de críticas. Os direitos aduaneiros incidiam essencialmente sobre as importações e o consulado sobre

---

[256] - Para as negociações deste contrato de Fernão Lopes Lopes e os outros lanços feitos por mercadores da praça de Lisboa, AHU, *Cons. Ult.*, cod. 31 , fls. 24, 36v°-37, 138; cod. 35, fl. 13; cod. 172, fl. 1. Nicolau de Oliveira sobrestima o valor do contrato pondo-o em 80 000 000 réis (*Livro das Grandezas de Lisboa*, 2ª ed. 1804, p. 330. A memória atrás citada refere 70 000 000 réis (*Arquivo Pitoresco*, vol. III, p.32 e 43).

[257] - AHU, *Cons Ult.*, cod, 172, fl. 1.

[258] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35 A, fl. 16.

[259] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 89-89 v°.

[260] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 126v° e ss.

[261] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 107 v°.

[262] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 173, fl. 3

todo o comércio[263], excepto o da casa da Índia que tinha contrato à parte. Tenha-se o exercício como uma via grosseira de aproximação ao problema. O Porto, em 1601-1607, contribuía com 10%. Em 1618, o consulado remete para 14 %; Viana terá tido evolução semelhante, passando de 3% para 7,4%, em 1622. O valor do Consulado do Reino, de 1600 para 1622, aumentou, não de forma contínua, de 55 000 000 para 70 000 000 réis. O maior salto, de 12 contos, deu-se do contrato de 1608-1614 para o de 1617-1622. Os anos imediatos às tréguas terão dado motivo a um acréscimo dessa envergadura. Esqueça-se que este montante de 70 000 000 estaria, depois de reencetado o conflito, totalmente desajustado. Interessa, ao invés, considerar as expectativas, porque atentas a uma transformação que se viria operando. Ora para uma tal evolução do contrato, as receitas do consulado das alfândegas do Porto e Viana terão, no seu conjunto, duplicado, contribuindo em cerca de 50%, com 7 000 000 réis, para a variação das receitas totais daquele tributo[264]. Se a Lisboa se devessem os restantes 8 contos do acréscimo das receitas, o que não é provável, ainda assim a sua variação teria sido menos espectacular. Não esquecendo o papel das redes de Lisboa naquelas localidades, qualquer crescimento do tráfico nos portos do Reino, traduzir-se--ia, aritmeticamente, em variações percentuais significativas. O mesmo não sucederia em Lisboa, que garantia, em 1601, 80 % das receitas aduaneiras. Trata-se apenas de crescimentos relativos muito diferenciados, porque também as disparidades iniciais eram gritantes. Lisboa não terá estagnado, apenas terá registado taxas de variação menores. Da sua alfândega continuariam a depender, no mínimo, 70% das receitas. Uma descida que não alterava o essencial da hierarquia urbana. Em 1623, os homens de negócio de

---

[263] - A. Hespanha, *Ob. Cit.*, pp. 107-108.

[264] - Suposição que se sustenta em cálculos aproximados. Admitindo que a ponderação que as receitas aduaneiras espelham em 1601 é válida para a repartição do consulado, com contrato de 55 000 000 réis, tem-se:

Viana (3%) - 1 650 000 réis
Porto (10%) - 5 500 000 réis
Conjunto - 7 150 000 réis

Em 1618, o ramo do Porto equivalia a cerca de 14% do Consulado. Não é crível que a ponderação tenha aumentado em 1622. Neste ano, o ramo de Viana foi trespassado por 5 600 000 réis, quando o total do Reino orçou em 70 000 000, devidos a um aumento de 15 000 000 réis.

Assim, tem-se

Viana (8%) - 5 600 000 réis
Porto (14%) - 9 800 000 réis
Conjunto - 14 400 000 reis

No conjunto variou o consulado destas alfândegas em 100 %. Os cerca de 7 contos do acréscimo explicam, assim, cerca de 50% da variação do consulado do Reino.

Lisboa não duvidavam que do Brasil vinham à cidade tantas embarcações quantas as que iam para o Porto e Viana, *em conjunto*[265].

Faltam números consistentes. A ideia da permanência de uma estrutura até 1620-1625, apesar da animação que as rotas do Brasil emprestaram aos portos secundários, sustenta-se em informações ralas e em alguns cálculos, pouco mais precisos que suposições. Mas, pergunta-se, que tipo de informações suporta a hipótese do período de 1580-1620 ter alterado a hierarquia portuária? A expansão da frota de Viana e sua precedência na colonização de Pernambuco. Apenas indica o sentido dos fluxos migratórios e a canalização de capitais para o transporte. A descrição das Costas Ibéricas de um Albernaz, um cartógrafo, cosmógrafo, atento às fainas marítimas, à actividade dos estaleiros, até, mas não um observador empenhado em quantificar a importância relativa do tráfico que define o pulsar de cada porto. Tais constatações não são seguras para ver uma alteração na hierarquia dos portos de tráfico, presumindo-se, como seu reverso, a estagnação ou recuo de Lisboa. Os testemunhos aqui citados tinham essa preocupação quando foram produzidos. Nicolau de Oliveira, em 1620, quis demonstrar a grandeza do Reino através de Lisboa. Sobretudo, os contratadores arrematararam as alfândegas secundárias tendo uma determinada sensibilidade ao negócio. Ainda que poucas, parecem fontes mais ricas para um retrato impressionista da estrutura das receitas alfandegárias, sem dúvida, o indicador mais adequado para apurar hierarquias portuárias.

A proposta de Mauro, concebendo dois grandes períodos para a geografia económica, 1580-1620 e 1620-1670, carece de reavaliação. O período de 1580-1620 talvez não tenha trazido a mudança. Lisboa não monopolizou o tráfico, partilhou-o, é certo, mas não estagnou. A variação anual das suas receitas terá sido muito menos espectacular que no primeiro quartel de Quinhentos, mas foi o suficiente para manter-se a estrutura macrocéfala. Sobretudo, o despertar do noroeste, consubstanciado na ascensão do Porto e Viana, contou com a organização do negócio em Lisboa. O número de escrituras de fretamento, celebradas na cidade, a determinar o regresso por Viana surge como o melhor argumento de defesa de uma complementaridade mais do que uma concorrência entre portos. Processo construído na itinerância do grupo mercantil, na constituição de redes escudadas em simples contratos de procuração.

---

[265] - AHU, *Cons. Ult.*, cod 35, fl. 187. Consulta do Conselho da Fazenda que avalia um parecer do grupo mercantil sobre a possibilidade de se constituirem frotas comboiadas, datada de 14 de Outubro de 1623.

Por sua vez, não deverá ser observado em bloco o período de 1620-1670, como a época de retorno a uma centralização do tráfico em Lisboa, pensando nos desequilíbrios trazidos pela Companhia Geral[266]. Para encontrar alguma alteração na geografia económica - e será de sinal contrário ao suposto por Mauro - há que procurá-la nas sequelas deixadas pela crise de 1618-1623. A presença holandesa em Pernambuco encarregar-se-á de clarificar a mudança. Até à Restauração, Lisboa sofreu quinze anos de uma vigilância insuportável ao "contrabando" que afectava toda a navegação estrangeira. E se a guerra económica não colidiria directamente com o tráfego brasileiro, estrangulava o essencial dos circuitos de reexportação. A década de trinta é de crise geral[267], mas talvez tenha tido repercussões mais graves nesta cidade que, como centro político de um Reino agregado, amplificaria o tom das vozes descontentes com a perpetuação da União das Coroas[268].

Em 1627, num balanço das receitas do Reino, diz-se renderem as alfândegas de Lisboa e as demais 187 292 774 réis, "antes de se impedir o commercio com os Ingleses e Olandeses e estando corrente o do Brazil, de que depende o rendimento das ditas alfandegas". A prosperidade das primeiras décadas passara, colocando as receitas a níveis semelhantes ao que fora arrendado em 1601-1607. Realisticamente, o responsável daquele orçamento aponta para uns magros 93 646 387 réis o que seria arrecadado nas circunstâncias difíceis de 1627[269]. Neste contexto, a interrupção dos contactos com o Brasil, por deliberação do Governador, entre 1634 e 1636, daria dramáticos resultados. Esvaziaram-se os cofres do Estado.

Em Dezembro de 1635, o Conde de Miranda, ordenou aos juízes das alfândegas que remetessem para Lisboa o rendimento do direito do consulado desse ano. Em Viana, o que havia, somava apenas 1 917 334 réis[270], menos de 60 % do que se esperava arrecadar dez anos antes. Quando, finalmente, a frota chegou, a salvo, sem danos, em Agosto de 1636, a Lisboa vieram apenas 23 navios; mas ao Porto foram 25 e a Viana 9. Pela primeira vez, encontra-se uma informação segura que indica Viana e Porto, no conjunto, com um peso

---

266 - F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique*, p.570.

267 - António Oliveira, *Poder e Oposição...*, capítulo II, em especial p.65 e 69.

268 - Sobre o papel das elites sociais urbanas na elaboração de um discurso político nacionalista, patriótico, e seus efeitos na galvanização das massas nos movimentos de autonomia política, ver John Elliott, "Revolution and Continuity in Early Modern Europe", em Geoffrey Parker, e Lesley M. Smith, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, Londres, Nova York, 2ª ed., 1997, pp. 108-127, em especial, pela sua adequação ao caso português de 1640, pp. 118-120.

269 - ANTT, *Miscelâneas do Convento de Nª Srª da Graça*, nº551, fl. 77 e ss., indicado em Hespanha, A., *Ob. Cit.*, p. 100.

270 - AHU, *Cons. Ult.*, cod 173, fl. 136 vº.

superior a Lisboa. No entanto, a tríade suportou 70% da composição de uma frota de 82 navios[271]. Na cidade do Tejo, descarregaram-se 14 870 caixas (menos 11 000 que as contadas por Nicolau de Oliveira em 1618). O rendimento do consulado, até então confinado a uns pobres 4 562 108 réis, cresceu para 11 614 409 réis[272]. As 14 870 caixas proporcionaram 7 052 301 réis: o Brasil sustentava cerca de 60% dos efeitos financeiros obtidos no movimento do porto.

A dependência em relação ao Brasil parece agora menos nítida no norte, pelo menos no Porto, ou a miséria seria tanta que, em 1639, a redízima da alfândega coloca o tráfico brasileiro em apenas 16% da soma arrecada nesse ano[273]. Ainda assim, os seus homens de negócio, em 1638, sabiam que "o principal trato dos naturaes consiste nas viagens e navegaçoens para o Brasil em que se ocupa muita gente que vive disso"[274]. Pudera, as restantes mercadorias entravam e saíam nos porões de navios estrangeiros, transaccionadas pelas colónias flamengas e inglesas. Incomodava-os um assento tomado pelos mercadores da praça de Lisboa, Pero de Baeça e Jorge Gomes Alamo, filho de Diogo Rodrigues de Lisboa, para prover de mantimentos o Brasil. Para isso, fretaram navios do Porto. Estava-se nas vésperas da partida da armada do Conde da Torre. A requisição geral das unidades a serem incorporadas estrangulava a vida portuária. Mas para cumprimento do assento, tinham aqueles capitalistas licença para usarem qualquer embarcação. Causou indignação no Porto este privilégio, porque, antes de mais, resultava em estanco dos assentistas, advindo-lhes um claro benefício: carregavam a baixo preço os produtos do Norte, porque eram os únicos a poder traficar, na verdade, porque eram os únicos a usufruir do transporte. Ao captar para Lisboa as cargas de retorno, o açúcar, desviava-se da cidade do Douro, razão primeira da vinda de estrangeiros. Desengane-se quem julgar nesta "representação dos moradores do Porto" uma prova da compartimentação, concorrencial, dos dois centros de tráfico brasileiro. Os assentistas, ao tomarem conhecimento dos protestos, esclareceram o Conselho da Fazenda sobre as suas verdadeiras causas. A petição era obra de Duarte da Silva, "morador nesta cidade", de Lisboa, e "enemigo declarado dos respondentes (os assentistas) por cauza do assento que pretendiam fazer com

---

[271] - Manuel Severim de Faria,, *História Portugueza e de Outras Provincias*, p. 62.
[272] - AHU, *Cons.Ult.*, cod, 42 fl. 44 e ss.
[273] - AHDP, *Cabido da Sé*, Livros de Redízima e Portagem, L. 114.
[274] - AHU, *Baía*, nº 782. José Gonçalves Salvador faz referência ao documento em *Cristãos-Novos e o Comércio no Atlântico Meridional*, S. Paulo, 1973, p.26-27.

V. Majestade com estanques e condisoens em prejuizo notorio da reppublica". A representação, anónima, dos moradores era, nada mais nada menos, que uma exposição elaborada pelo correspondente de Duarte da Silva no Porto, Manuel Fernandes de Morais. Não havia que lhe dar crédito, embora aos próprios assentistas o embargo trouxesse sérios transtornos, uma vez que haviam associado o assento ao contrato do consulado[275]. As cisões no grupo mercantil, reduzido após sucessivas investidas inquisitoriais, encobrem-se em argumentos de pendor regionalista. Um episódio a não perder de vista quando chegar a hora dos "portos" esgrimirem contra o monopólio da Companhia Geral.

Nos lanços para arrematação daqueles dois contratos, a dupla concorrera com Duarte da Silva, Jorge Fernandes de Oliveira e João da Silva que avançaram até 47 contos para o consulado. Os outros terão adiantado mais algum, não se sabe quanto. O suficiente para regalar o Conselho da Fazenda, "em tempos de tão pouco commercio"[276]. Assim, entre 1637 e 1638 o consulado do Reino rondaria os 47 contos. Uma baixa na ordem dos 30% relativamente ao arrematado em 1622. Em 1636, graças à vinda da frota, as receitas de Lisboa, em Outubro, taparam o fundo dos cofres com 11 614 409 réis, isto é, Lisboa pôde contribuir com apenas 25 % do rendimento do consulado do Reino. E o número de navios que entraram pelo Tejo perfazia 28% da frota. Em Viana e no Porto, a colecta seria de grande importância, segundo consulta do Conselho da Fazenda, pois aí a despesa era pouca "e o rendimento dos direitos grande"[277]. Lisboa, durante os últimos vinte anos da União Dinástica perdeu parte da sua inequívoca posição cimeira no que respeita à vitalidade do seu porto, num cenário de miséria generalizada. O consulado de Viana, sem a frota regressar, minguava para valores inferiores ao esperado de Tavira na contribuição do socorro de Pernambuco em 1631. Crise geral, mais grave em Lisboa, também porque os seus homens de negócio estreitaram as relações com o Porto.

Três portos de tráfico brasileiro se destacaram, mas Lisboa, Porto e Viana não o repartiram equitativamente. As ligações com a colónia eram tanto mais significativas para o movimento das respectivas barras quanto menos variada era a gama de contactos com outros prolongamentos ultramarinos ou centros europeus. O Brasil, até 1625, tinha no conjunto das partidas de

---

[275] - AHU, *Baia*, nº784. Resposta de Pero de Baeça e Jorge Gomes Alamo, de 18 de Março de 1638.
[276] - AHU, *Cons. Ult.*, cod.43, fl. 185 e fl. 206.
[277] - AHU, *Cons. Ult.*, cod, 42 fl. 44 e ss

Lisboa uma expressão menos determinante que em Viana. A "especialização" da frota desta vila, contudo, não traduz uma participação no tráfico impeditiva do crescimento de Lisboa. Vantagens fiscais terão tido o seu papel nesta dinâmica vianense, aproveitadas por Lisboa e pelo Porto.

Terminadas as Tréguas (1621), instalando-se a burocracia do contrabando, as atenções dos homens de negócio da cidade "cabeça do Reino" viraram-se, de novo, para locais menos vigiados. Importar açúcar, sem estar garantido o transporte que o levava para os centros europeus, de pouco servia. Os capitais transferem-se. Então, as alterações de posição relativa posteriores a 1623-25 resultaram de medidas calculadas por agentes de Lisboa, fazendo uso das redes interportuárias, sempre existentes. A crise iniciada na década de vinte só parcialmente reordenou a hierarquia económica dos portos de tráfico, não por um retorno à polarização em Lisboa dos fluxos brasileiros, como entendeu Mauro, mas antes por uma relocalização do negócio em que participava a cidade. Ao Poder Central escapavam estas subtilezas dos homens de negócio. Madrid continuaria a ver Lisboa como o centro administrativo e económico de um reino na periferia de Castela. No momento de socorrer Pernambuco, a Coroa contaria com Lisboa para reunir um contingente razoável de soldados "pois he cabeça do Reyno e que mais comercio tem com o Brasil"[278]. Directamente, talvez já não tivesse. Antes através dos contactos no Porto, o que sublinhava o desajustamento entre a vida económica e social portuguesa e a imagem que dela tinha o Poder central. Uma percepção errada, apesar das insistentes informações que a Câmara enviava ao Rei. Uma surdez que custaria aos Áustrias a perda de um Reino.

A crise interferiu ainda numa fragmentação da "burguesia". Uma tendência que se inicia nos anos de 1618-1623 e que se concretiza nas duas décadas seguintes. Uma elite reduzida disputa os contratos com o Estado e cinde-se numa concorrência feroz. Que não tem expressão regional. As dificuldades económicas e a acção do Santo Ofício para isso contribuíram. Uma e outra fizeram disparar a emigração para os principais centros europeus. Daí se controlava a importação do açúcar que chegava ao Reino nos navios armados e carregados graças aos capitais de um grupo que ainda não é visível nos corredores palacianos. Medrava à custa de uma estrutural inter-relação portuária, saltando de praça em praça, estabelecendo parcerias oportunas com membros da elite. Vingou no período da Restauração. E se a

[278] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol. IV, p. 173, carta de 12 de Fevereiro de 1636.

Companhia Geral é obra sua, D. João IV também se valeu dos seus créditos. Uma análise mais aturada da propriedade dos navios traz a identificação destes sobreviventes[279].

As questões estão lançadas e só em parte encontradas as respostas. Identificaram-se os portos de tráfico com significado nas rotas do açúcar. A periodização apreendida nas taxas de frete confere aos anos de 1623 em diante um carácter particular. A observação dos locais para descarga do açúcar despertou a atenção para as redes inter-portuárias, desmontando a ideia de uma relação concorrencial no pulsar de cada localidade. Os capítulos que se seguem exploraram cada um destes problemas. Comece-se por reconhecer a distinção entre tráfico e tráfego nos circuitos do açúcar para testar o papel das marinhas estrangeiras na reexportação, percebendo-se, deste modo, a importância votada aos ministros do contrabando na correspondência do Senado.

[279] - Ver cap. V.

CAPÍTULO II

O Brasil e a Europa: circuitos de reexportação

Circulação e distribuição, o transporte e o tráfico: dois sectores dinamizados pela expansão da cultura do açúcar, a requerer uma análise que os identifique como duas áreas distintas de negócio, pese embora a sua frequente justaposição [280]. Nos fluxos de reexportação perpassam a actividade de grupos mercantis, portugueses e estrangeiros, e a natureza dos serviços que solicitam. Nesta trama de rotas, unindo o Brasil ao Reino, e o Reino à Europa, Frédéric Mauro descobriu uma alteração importante no decurso das primeiras décadas de Seiscentos, em parte devido à crescente repressão do Santo Ofício que incentivou a diáspora de cristãos novos portugueses. Enquanto, na centúria de Quinhentos, com os préstimos da marinha portuguesa, o escoamento dos produtos coloniais terá contado com os capitais e com a dispersão geográfica de casas italianas e alemãs fixadas em Lisboa, o complexo económico do século XVII viveria do crédito dos mercadores cristãos novos portugueses que, após a fuga, passariam a controlar do exterior, nos portos franceses, hanseáticos ou holandeses, os circuitos do açúcar: "ne sont plus les agents des négociants européens qui sont à Lisbonne. Ce sont les portugais qui se retrouvent partout en Europe"[281]. Contrariando esta transmutação ao nível dos agentes que asseguram o tráfico, estaria a incapacidade da marinha portuguesa para responder a um acréscimo da procura de serviços de transporte, dando aos armadores estrangeiros as rotas de ligação de Portugal com a Europa.

Uma divisão de águas e uma partilha de oportunidades de investimento inversa à que teria sido norma durante o complexo historico-geográfico que tinha na Rota do Cabo o eixo da economia portuguesa (1500-1570). O açúcar brasileiro trouxe uma nova repartição das esferas do transporte e do tráfico, retalhando o Atlântico em "rotas primárias" e "rotas de distribuição"[282]: aquelas, no sentido dos paralelos, traziam à Europa os produtos coloniais, estas definiam-se na reexportação desses bens pelo Mediterrâneo, Mar do Norte e Báltico. Na perspectiva portuguesa, o complexo historico-geográfico do século XVII estrutura-se numa sucessão, nem sempre linear, de graus de permeabilidade à participação de forasteiros, no transporte ou no tráfico, tanto

---

[280] - Wilfrid Brulez, "Shipping Profits in the Early Modern Period", *The Low Countries History Yearbook*, nº14, 1981, p. 66.

[281] - F. Mauro, "La Bourgeoisie Portugaise au XVII ème Siècle", em *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise, 1500-1900"*, Paris, 1970, p. 18-19.

[282] - V. Magalhães Godinho, "Création et Dynamisme Économique du Monde Atlantique", em *Annales, E.S.C.*, nº1, 1950, p. 32-36, p.34 e *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XII-XVIII*, Lisboa, 1990, p.480.

ao ritmo das conjunturas, onde cabe um papel de relevo à Inquisição, como ao sabor das conveniências do Poder. A ingerência do Estado fez destas ligações "estruturais", ligações "institucionais"[283], primeiro com a promulgação do alvará de 1605 que vedaria as frotas do Brasil às marinhas estrangeiras[284], depois com a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, em 1649, que traria o regime de navegação em comboio.

1- As marinhas estrangeiras e comunidades mercantis

As cidades hanseáticas responderam até 1605 a uma parte substancial da procura de transporte de açúcar, não só pelo número, como pelo porte das suas urcas[285]. Por imposição régia, uma rota primária, que conquistava desde o último quartel do século XVI um lugar significativo nas receitas alfandegárias, ficava resguardada da concorrência das marinhas do norte da Europa. Razões fiscais, exclusivamente, na origem deste estímulo indirecto ao negócio da armação. As urcas, ainda que carregadas por ordem dos agentes nacionais, facilmente se dirigiam do Brasil ao porto de Hamburgo sem escalarem no Reino para a devida tributação nos armazéns das alfândegas. Condições favoráveis a que um volumoso tráfico fugisse à burocracia dos oficiais da Fazenda.

Escorraçados destas ligações, os capitais hamburgueses, hanseáticos em geral, não deixaram, porém, de ser investidos no transporte que passaria a circunscrever-se às rotas de distribuição. Os embargos à navegação holandesa (1595-1607 e 1622-1648) dariam novo fôlego aos estaleiros alemães que serviam o grupo mercantil de Hamburgo ou de Amsterdão, cujo negócio se escondia na neutralidade das bandeiras hanseáticas[286]. Nem o período das Tréguas, exibindo a vitalidade da armação holandesa, esmagou os efectivos hamburgueses. Em 1621, terão entrado em Lisboa 85 navios, contra apenas

---

[283] - Conceptualização de Mauro em "Les Routes Portugaises de l'Atlantique" em *Las Rutas del Atlantico. Tabajos del Noveno Coloquio Internacional de Historia Maritima, Set. 24-30, 1967*, Sevilla, 1969, pp.132-162, p. 149.

[284] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, Vol. I, p. 103 e 104.

[285] - Para uma amostra do tráfico que circulou a bordo destas unidades entre 1595 e 1605 ver José Antônio Gonsalves de Mello, "Os Livros de Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605", *Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco*, nº58, 1993, pp.21-143, documento analisado no capítulo III.

[286] - Em 1593, Lubeck contava 253 navios. No período de 1621 a 1642 foram reunidos 457 efectivos, dos quais, os de grande porte, com mais de 200 lasts (c.de 400 t.) respondiam às solicitações do tráfico ibérico, Philippe Dolingger, *La Hanse. XII-XVII ème Siècle*, s/l., 1988, p.422 e 423.

18, nesse ano, no Porto[287]. Aqui afluíram com regularidade navios estrangeiros, designados imprecisamente de "flamengos", ao lado dos de Hamburgo, topónimo que deverá compreender toda a navegação do norte. Garantiram diversas comunicações, não só com a Europa, mas até com alguns arquipélagos atlânticos. Destacados mercadores desta cidade, nos primeiros vinte anos do século XVII, como Domingos Lopes Vitória ou Francisco de Cáceres, um dos sobrinhos do mercador de Lisboa, Henrique Dias Milão[288] , recorreram a "flamengos" para expedir mercadorias de Aveiro para Tenerife/ Guarachico[289]. Durante as Tréguas, mestres vizinhos de Hamburgo vieram ao Porto carregar caixas de açúcar para Dunquerque[290]. Alemães e "flamengos" partilharam, nesse período, as comunicações de Portugal com a Europa. Contratos de fretamento com cláusulas, por vezes, pormenorizadas, esclarecem as condições dos serviços prestados. Os mestres aliciavam o aluguer dos navios "ao través" - na totalidade, ou quase, do porte útil do navio - impondo um preço diferente do que seria praticado se o acordo fosse estabelecido por tonelada. Por trás esconde-se uma aposta. Se o comerciante tivesse carga em quantidade inferior ao porte previamente calculado pagaria o preço fixado. Mas caso viesse a ter uma quantidade superior, o valor mantinha-se e, no cômputo final, a maquia desembolsada permitiria ao carregador alguma poupança em relação ao que lhe seria exigido por qualquer acerto à unidade. Práticas sustentadas num cálculo da rentabilidade do navio, levando à determinação de um preço, jogando com as vantagens que ambas as partes poderiam retirar do "factor incerteza"[291].

Não permanecem dúvidas sobre os efeitos estimulantes do tráfico de açúcar na economia de algumas regiões europeias. Mas convém rever as associações imprecisas entre a participação majoritária, se não exclusiva, dos agentes estrangeiros no transporte intra-europeu e as possibilidades dessa actividade se estender a certas rotas primárias. Estimativas várias vezes

---

[287] - H. Kellenbenz, "Les Allemands sur les Routes de l'Atlantique", *Las Rutas del Atlantico...*, p. 163-207, p.177 e Pierre Jeannin, "Hambourg et la Péninsule Ibérique", *Annales, E.S.C,* nº2, 1956, pp. 223-227, p.224.

[288] - A actividade de Henrique Dias de Milão encontra-se bem documentada nos trabalhos de José Antônio Gonsalves de Melo, "Os Livros de Saídas das Urcas", e em *Gente de Nação...* Genealogia de Francisco de Cáceres em H.P. Solomon, *Portrait of a New Christian, Fernão Alvares Melo (1569-1632),* Paris, 1982, apêndice VI, que confirma a sua naturalidade e residência no Porto. Surpreende, porém, ser este Francisco de Cáceres o indivíduo que surge em 1613 associado a uma importante produção literária conforme se documenta na p.148 e 158.

[289] - AHDP, PO2, L.48,f.93 v°, e fl.159, contratos de 9 de março e de 25 de Abril de 1618.

[290] - AHDP, PO2, L.39,fl.118.

[291] - Em particular, o contrato celebrado em Lisboa, a 29 de Julho de 1617, C. 9^{A}, C.16, L.72, fl.132.

divulgadas, até por citações redundantes entre autores, de que a Holanda se intrometera no mundo brasileiro antes da tomada de Pernambuco, escudando-se tais asserções nos navios utilizados no transporte de açúcar, confundem esferas de negócio e esquecem enquadramentos legais distintos[292]. A exuberante marinha holandesa não é sinónimo nem da idêntica naturalidade dos que procuraram os seus serviços, nem é sintomática da faculdade dos estrangeiros contornarem as disposições legais que interditaram os seus serviços nas rotas primárias, ou de entrar nos portos do Reino em épocas de embargo. A ocupação de Pernambuco alteraria, sim, os dados da questão[293]. Surgiram vozes influentes clamando pelo recurso de navios estrangeiros, cujo porte e bocas de fogo enfrentariam as investidas do corso holandês[294]. Mas até lá, mesmo durante as Tréguas, a presença de armadores portugueses nas rotas brasileiras é regra. O enquadramento legal teve a sua parte nesta protecção das rotas primárias à concorrência estrangeira.

Por razões acrescidas, também escaparam às marinhas do norte da Europa as rotas dos escravos comandadas por mercadores residentes no Reino, num mundo de transacções onde era frequente a indiferenciação dos capitais aplicados no transporte e no tráfico. No negócio negreiro é pouco clara a distinção destes dois sectores. Entra-se no campo favorito da constituição de "companhias" e de investimentos que se designam, em cada contrato, por "armação", vocábulo que parece ter conotação diversa da que se generaliza nos Códigos Comerciais contemporâneos. Por "armação" entendia-se o conjunto dos investimentos necessários à cadeia de trocas que alicerçavam a instituição de uma "companhia", frequentemente, para obtenção de escravos. O mestre do navio podia constituir-se como parceiro, mas nem sempre. O equipamento de

---

[292] - Joseph Joyce, *Spanish Influence on Portuguese Administration...*, p. 241-247; Engel Sluiter, "Dutch Maritime Power and the Colonial Satus Quo (1585-1641)", *Pacific Historical Review*, nº 11, 1942, pp.29-41, p. 35. Boxer sublinha a presença da frota holandesa no transporte de açúcar do Brasil para a Europa, mesmo em épocas de conflito, tomando como generalizável uma informação datada de 1602. Mas então era suposta essa participação, embora o depoimento citado apenas refira urcas e "fluits" sob bandeira de Hamburgo e Emden. Igualmente provável seria a construção de 10 a 15 navios por ano, na Holanda, para responder às ligações com zonas mal colonizadas como eram a costa venezuelana e da Amazónia. Ver *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686*, Londres, 1952, p. 40 e 41. Merece, contudo, algum cuidado a aceitação acrítica de que metade a dois terços do tráfico Brasil-Europa estava controlado pelos holandeses. Talvez por agentes radicados em Amsterdão e não necessariamente holandeses, o que não significava estar o transporte e o tráfico entre a colónia e Portugal entregue a agentes holandeses. Tais distinções constituem um dos tópicos norteadores da presente exposição. Deve-se a H. Livermore um pequeno ensaio que esclarece a participação administrativamente condicionada da marinha holandesa nas rotas do açúcar "A marinha mercante holandesa no Comércio do Brasil", *Revista Portuguesa de História*, Tomo V, Coimbra, 1951, pp. 493-498.

[293] - Max Justo Guedes, "Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII; navios artilhados, frotas e comboios", *História Naval Brasileira*, Vol II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p.76.

[294] - Ver cap. III

um navio, para qualquer viagem, traduzia-se nas expressões "fornecimento", "fornecer" ou "aparelhar"; a mercadoria destinada a tráfico, a qual era, em geral, livre de frete, designava-se por "armação". Em 1584, num contrato para levar escravos a Pernambuco, refere-se um crédito ao mestre para "fornecer e aparelhar o navio" e diz-se que o fretador terá direito a enviar a bordo dois agentes para "beneficiar a armação". Em Lisboa, local de partida para Angola, o mestre aceitaria toda a carga "para benefício da armação, sem frete algum". Os fretes só seriam cobrados no troço de Angola para Pernambuco. O mestre reservava para si e companha o espaço para carregar 30 peças[295]. Entre 1603 e 1604, eminentes mercadores de Lisboa recorreram às escápulas africanas para abastecer engenhos da Bahia ou de Pernambuco. Na viagem para Angola, a carga sobre a qual incidia o frete era apenas a "que for fora da armação"[296]. Numa escritura, também de 1604, os termos são mais rigorosos: o que ia a bordo até Angola era toda carga "de armação", da qual não "levara frete algum por ser da Armação"[297]. Estas distinções, entre o tipo de mercadorias isentas e agravadas de frete, remetem para a associação subjacente entre mercadores e agentes de transporte na preparação da viagem, criando-se formas societárias, próximas da "companhia". Num contrato de 1616, as modalidades implícitas naquelas expressões vagas ganham alguma precisão. Diogo Pereira, morador no Porto, que se dizia sogro de Francisco Dias Mendes de Brito[298], morador em Lisboa, agia por si e em nome de outros parceiros na constituição de uma companhia para buscar escravos a Angola e levá-los às Índias de Castela. Mateus Barbosa, o piloto, investiu ¼ na construção do navio, capitais que não incluídos na companhia. Os restantes ¾ do navio pertenciam ao mestre, Paulo Martel, "que tem feito o navio chamado Santiago, surto em Vila do Conde", donde era natural. Estes ¾ são objecto de um contrato de "armação e constituição de companhia", retalhados aos terços, ficando "por conta da dita armação que faz o dito Diogo Pereira com ele Paulo Martel". 1/3 distribuía-se por Paulo Martel, que entrava com 1500 cruzados, por Marsal Saraiva,

---

[295] -AHDL, C. 7[A], C. 17 , Liv 1.
[296] - AHDL, C. 12[A] , C.3, L.11, fl. 106 v°; L.12, fl. 117; C.1, C.11, L.54, fl. 68 v°.
[297] - AHDL, C.12[A] C. 3, L.11, fl. 124v°.
[298] - Entre os Mendes de Brito, havia dois Francisco Dias Mendes de Brito, tio e sobrinho, homónimos, um, irmão de Heitor Mendes de Brito, tratado por Júlio Caro Baroja (*Los Judios en la España Moderna y Contemporanea*, Madrid, 3ªed , 1962, vol. II. p.84 e ss) outro, filho de Heitor, estudado por Fernanda Olival ("A Família de Heitor Mendes de Brito: um percurso ascendente", em Maria José Ferro Tavares, (org.), *Poder e Sociedade. (Actas das Jornadas Interdisciplinares)*, Vol. II, Lisboa, 1998, pp. 111-129). Não se sabe a qual deles se reporta este caso, mas se foi em segundas núpcias que Franciso Mendes de Brito, (sobrinho), casou com uma filha de António Mendes d'Elvas (Olival, Fernanda, "Art. Cit.", p.114), é possível ter tido como primeiro sogro este Diogo Pereira.

morador em Ponte Vedra, com outros 1500 cruzados, por Domingos Lopes Vitória, do Porto, com 500 cruzados e por Francisco Mendes de Brito, de Lisboa, com outros 500 cruzados. O sogro deste, assegurava os restantes 2/3 "da armação", ao entrar com 8 000 cruzados. O mestre e parceiro, Paulo Martel, deveria ir a Cádiz carregar de vinho, azeite, biscoito e "tomar registo" das 50 peças a ser remetidas às Índias, da conta de António Fernandes d'Elvas, o contratador de Angola. Nas Índias, trocaria os escravos por prata registada na nau almiranta ou capitaina dos "galeões da prata". Na eventualidade de parecer a Martel preferível seguir para o Brasil, o açúcar de retorno seria entregue, no Porto, a Domingos Lopes Vitória, ou a Paulo Mendes da Paz, em Viana, num novo exemplo da relação alternativa dos três portos de tráfico. Aos capitais colocados na companhia e armação, totalizando 12 000 cruzados, havia a acrescentar o prémio do seguro de 12%. Terminada a viagem, retirar-se-ia para cada um o "principal" e o valor do seguro. O remanescente, o lucro, repartir-se-ia em metade: ½ para o investidor majoritário, Diogo Pereira, e ½ , pro rata, pelos outros parceiros[299]. Cabe supor que as restantes mercadorias não implicadas nesta "armação" dos 3/4 do navio, pagariam frete ao proprietário do ¼, o piloto.

"Armação" e "companhia" são vocábulos por vezes inseparáveis e não apenas nas rotas negreiras, campo fértil para este tipo de contratos[300]. Damião Ramires e João Sinel criam uma companhia, investindo 2 000 cruzados em mercadorias. Seriam expedidas com o sócio comanditado, Diogo de Castro, que abriria loja no Rio de Janeiro, por cinco anos. Ficava, nesse papel, incumbido de ter livro de razão e de carregar açúcar em todos os navios que fossem ao Rio de Janeiro, "por conta desta *armação* e companhia"[301].

Contratos de companhia e armação singularizam o tráfico negreiro nas linhas atlânticas, pelas suas associações de pessoas e capitais, englobando, num mesmo investimento, tráfico e transporte. A cadeia das transacções para obtenção dos escravos era extensa, o tempo de rotação dos capitais era lento. Factores que obrigavam a fazer dos armadores cúmplices dos interesses mercantis, sob pena dos custos do transporte se tornarem proibitivos. Quando o monarca procurou disciplinar as concessões de crédito a risco marítimo, tão vulgar entre mestres da carreira do Brasil, o contratador de S. Tomé, Damião

---

[299] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 137, fl. 41 e ss.
[300] - Mais casos de constituição de sociedades de armação, como formas de associação mercantil no tráfego negreiro de Cabo Verde, em Maria Manuel Torrão, "Rotas Comerciais...", p.86-87.
[301] - AHDL, C. 9A, C.17, L.77, fl. 119 v°.

Ramires, realizou uma exposição alertando a Fazenda para o facto do tráfico negreiro ser feito por "armação", exigindo grossos cabedais que sempre careciam de créditos concedidos a risco. Pareceu ao Conselho que os alvarás em causa, de interdição de créditos a risco, não deveriam, com efeito, incluir "os armadores" somente "se entende os mestres de navios pela fraude que usão e nos Armadores se não deve entender pelo prejuizo que causaria a navegação"[302]. Processos organizativos com origem nos primórdios da exploração da costa africana. Séculos de experiência acumulada conferiam-lhe eficácia e ajudavam a fechar as rotas à circulação avulsa de navios estrangeiros[303].

Desta forma, dois importantes eixos da economia europeia do século XVII, no sentido dos paralelos, ficaram protegidos, durante as primeiras décadas, da intromissão das marinhas do norte e do Mediterrâneo[304]. O monopólio português da navegação articula-se, em grande medida, com o domínio do tráfico dos bens que viajavam nos navios.

Uma vez afastadas por interesses fiscais das ligações primárias, as marinhas estrangeiras continuariam a dominar nos circuitos de distribuição. Depois, a partir dos anos trinta e durante a Restauração, detectam-se algumas variantes, ao entrar em cena o capital inglês nas rotas brasileiras. Até lá, porque a circulação do açúcar respondia a uma procura definida no exterior, porque o mercado era, essencialmente, um "buyer's market, où l'acheteur est le maitre"[305], o transporte era organizado, na esmagadora

---

[302] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35 A fl. 77. Consulta de 16 de Março de 1624. Sobre o dinheiro a risco, ver adiante capítulo III. A contextualização do vocábulo "armação" através da análise dos contratos relacionados com o tráfico negreiro contribui para um esclarecimento do que se entenderia por "contratos de armação" ou "nau de armadores", frequente na Rota do Cabo. Ver V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. III, Lisboa, 1982, pp. 55-58 e Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões* ..., pp. 195-202.

[303] - Enriqueta Vila Vilar, "Aspectos Maritimos del Comercio de esclavos com hispano-america en el siglo XVII", p. 183.

[304] - As aproximações da Companhia Geral do Comércio do Brasil às escápulas mediterrâneas dariam lugar a episódios polémicos pela participação de genoveses na navegação brasileira. Tema do Capítulo II da Parte II, sobre a Companhia Geral.

[305] - F. Mauro, *L'Économie Européenne et l'Atlantique Sud au XVII et XVIII ème Siècles (Brésil et Portugal)* Sep. *V Colóquio Internacional de Estudos Luso- Brasileiros*, Coimbra, 1965, p. 8. Uma observação, porventura, válida para a maioria dos bens em circulação numa escala supra regional. Nas economias em que o mercado não constitui o processo único de regulação de trocas, Polanyi considera necessário observar os mecanismos subjacentes ao tráfico de importação como distintos dos de exportação. Por outro lado, enfatiza a aquisição, o abastecimento, como o elemento constitutivo do tráfico de longa distância, o que demonstraria " the dominant role played by the import interest in the early history of trade. In the nineteenth century export interests loomed large – a typical market phenomenon", Karl Polanyi, "The economy as un instituted process", em *Primitive, Archaic and Modern Economies. Essays of Karl Polanyi*, George Dalton (ed.), Boston, 1968, pp. 139-174, p. 159.

maioria dos casos, nos portos que comandavam a importação[306]. Não admira o padrão de viagens desvendado pelos notariais, onde se percebeu a relevância de viagens ida e volta para o Brasil. Não admira, também, que a fase final da cadeia fosse ditada pelo comportamento dos preços nas praças europeias e, por isso, a reexportação contaria com fretamentos realizados nos portos de destino. A fraca expressão dos centros europeus no conjunto da série de fretamentos é reveladora dessa dependência portuguesa dos serviços estrangeiros, tal como o é a coincidência entre a naturalidade dos mestres e o lugar do desembarque, nos raros casos em que o transporte precisou de um contrato em português. Uma característica que não mudará no período da Restauração. Os "livros para as visitas das naus" de 1642 a 1648, da Inquisição de Lisboa, já o haviam provado. Os notariais apenas corroboram as conclusões de Virgínia Rau quando reconheceu que "o nosso comércio externo estava na mão de transportadores estrangeiros"[307].

A dependência relativamente às marinhas estrangeiras em conjugação com o papel das praças europeias no negócio dos seguros, celebrando-se em Amsterdão acordos que cobriam viagens do Porto ou de Lisboa para o Brasil, de navios portugueses[308], coloca os portos do Reino na órbita das cidades do Norte: de Hamburgo, enquanto Amsterdão não se afirmou definitivamente, depois de 1630[309]. Os circuitos eram comandados do exterior, mas nem sempre por mercadores estrangeiros. Mas para aferir as articulações urbanas subjacentes a uma hierarquia regional, apreendida numa especialização produtiva, basta reconhecer que o fim último da circulação do açúcar estava nas praças do noroeste: aí se desenvolviam os serviços de transporte e os seguros[310]. Aí se fixavam os preços que guiavam as opções dos mercadores de Lisboa e das suas redes com o Porto e Viana. Uma cadeia de encomendas, tendo Portugal como entreposto[311] - próprio de uma semi-periferia - papel

---

306 - "The employment of English shipping was determined, above all, by the demand for the transport of the goods to England", Ralph Davis, "Merchant Shipping in the Economy of the Late Seveteenth Century", *Economic History Review*, Vol. 9, nº3, 1956, pp. 59-73, p.61.

307 - Virgínia Rau, "Subsídios para o Estudo do Movimento dos Portos de Faro e Lisboa durante o Século XVII" , *Anais da Academia Portuguesa de História*, II série, Vol. V, Lisboa, 1955, p. 251.

308 - Daniel Swetschinski, "Kinship and Commerce: the foundations of Portuguese Jewish Life in seventeenth-century Holland", *Studia Rosenthaliana*, vol. XV. Nº1, 1981, pp. 52-74, p. 61-62. Veja-se exemplo de uma minuta de contrato de seguros para cargas em trânsito de Pernambuco para Lisboa realizado em Amsterdão em E.M. Koen, "Notarial Records relating to the Amsterdam Portuguese Jews before 1639", *Studia Rosenthaliana*, vol 32, nº1, 1998, p.82, nº 3385.

309 - P. Jeannin, "Art. Cit.", p.227.

310 - F. Braudel, *Civilização Material, Economia e Capitalismo. O Tempo do Mundo*, Vol III, Lisboa, 1993, pp. 17-21.

311 - Numa acepção mais ampla que a conceptualização de António Sérgio de uma "política de transporte" (*Breve Interpretação da História de Portugal*, Lisboa, 4ªed., 1975, cap. III.). Ver V. Magalhães Godinho,

decisivo para encher os cofres das alfândegas. Os alvarás que excluíram os estrangeiros do tráfego colonial não nasceram de uma política de pendor "mercantilista", visando proteger um serviço da concorrência. O que orientava a política económica do "Estado" era o fisco, o outro lado da guerra. E as conjunturas políticas, porque económicas também, condicionaram a força do grupo mercantil português para controlar os circuitos de reexportação, no interior e fora das fronteiras.

A paz com a Inglaterra e com a França, nos anos posteriores a 1604, convidou os mercadores estrangeiros a radicarem-se no Reino, tomando o controlo de parte do comércio externo, e não apenas do transporte. Luís Mendes de Vasconcelos, em 1608, elogiava as condições da cidade de Lisboa para os imigrantes mercadores, declarando que nenhum desejava tornar a suas terras, "e assim tem mais de estrangeiros que de naturaes"[312]. Subtraíram aos nacionais uma fatia do negócio, porque posturas antigas lhes vedavam a venda a retalho. Divisão funcional possível, até que o estado deplorável da praça de Lisboa não viesse conceder-lhes o direito de usar na Rua Nova as casas desocupadas pelos mercadores de grosso trato suspeitos de judaizarem. Socorrendo-se de navios fretados noutros lugares, o conhecimento da actividade destes agentes estrangeiros deve-se à preservação de extractos das fianças a que ficaram constrangidos pelos tratados de paz, como comprovativo de não estarem envolvidos nem o transporte, nem territórios inimigos. Uma vez despachado o navio, teria o mestre de voltar ao Reino para entregar um testemunho escrito emitido pelas alfândegas onde se descarregara a mercadoria, para que o fiador recebesse as quantias cativas[313]. Obrigações legais embaraçosas para a navegação mas que contribuíram para uma crescente especialização entre transportadores afectos às rotas ibéricas, ao ponto de alguns dominarem a língua portuguesa e dispensarem intérpretes[314].

Subsiste um número razoável de certificados da largada de navios estrangeiros apenas para os anos de 1605 a 1607 e por eles se descobrem

---

Mito e Mercadoria..., p.105. e Jorge M. Pedreira, *As Consequências Económicas do Império: Portugal (1451-1822)*, sep. *Análise Social*, nº146/147, 1998, p.440.

[312] - Luís Mendes Vasconcelos, *Do Sítio de Lisboa...*, p.182.

[313] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, Vol. I , p. 106. Alvará de 18 de Novembro de 1604 de aplicação do tratado de Paris de 12 de Outubro de 1604

[314] - Em 1614, o fretamento de um navio de Hamburgo para levar açúcar a Dunquerque dispensou um intérprete, porque "elle mestre disse ho outorgava (o contrato) por entender nossa lingua bem". AHDP, PO2, L.39, fl.118.

diferenças no perfil da procura dos mercados europeus. Os Quadros IX (a e b) reúnem os dados passíveis de quantificação[315]

Quadro IX - a

Navios estrangeiros que partem de Lisboa 1605-1607

Destino	Nº Navios	%
Hamburgo	5	5,3
Inglaterra	34	36,5
França (total)	48	53
La Rochelle	24	
Havres	2	
Baionne	5	
Calais	12	
Olonne	1	
Lille	1	
Antuérpia	2	2,1
Astúrias	3	3,2
Total	93	

QUADRO IX - b

Cargas, por destinos, de navios estrangeiros Lisboa (1605-1607)

Carga	Nº Carregamentos	França %	Inglaterra %	Outros %
Açúcar	34	41	53	6
Especiarias	21	76	14	10
Sal	36	47	39	14
Sumagre	3	0	100	0
Azeite	5	0	100	0
Tabaco	2	100	0	0
Anil	1	100	0	0
Paças	1	100	0	0

[315] - Os certificados encontram-se no fundo *Corpo Cronológico* do ANTT. As referências são:
Parte I, Maço 114, docs: 72, 114, 129, 130, 131, 132, 160, 162, 163, 166; Maço 115, docs: 5, 12, 13, 18. Parte II, Maço 307, docs: 28, 53, 56, 59, 74, 79, 88, 100, 101, 105, 106, 132, 135, Maço 308, docs: 51, 59, 104, 106, 132, 142, 154, 160, Maço 309, docs: 13, 69, Maço 310, docs: 28, 31, 32, 40, 89, 95, 103, 111, 121, 136, 150, 153, 155, 159, Maço 311, docs: 21, 27, 54, 67, 85, 88, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 102, 105, 110, 112, 118, 132, 134, 144, 147, 151, 152, 159, 160, 161, 162, Maço 312, docs: 48, 110, 118; Maço 313, doc. 4, Maço 314, doc. 112.

Os navios de Hamburgo pouco frequentaram o porto de Lisboa nos anos imediatos à promulgação do alvará que os afastaria das rotas primárias. Duas unidades declaradas com origem em Antuérpia suscitam a suspeita de negócio holandês encapotado. O *Neptuno* e o *Cerf Volant*, embarcações armadas em Amsterdão, declararam sem obstáculos a sua proveniência de Lisboa, com carga de açúcar, pau brasil e um pouco de canela, quando aportaram em Livorno no ano de 1609, mal tinham sido declaradas as Tréguas[316]. De França veio a maior percentagem de unidades, mas nem por isso os seus mercados procuravam preferencialmente o açúcar, uma vez que a Inglaterra captou 53% dos carregamentos deste bem. Açúcar e sal traçam as relações com a Inglaterra. A França prometia oportunidades mais diversificadas, importando, quase em equidade, os três principais produtos exportados por Lisboa: açúcar (14 carregamentos), sal (17) e especiarias (16), graças à igual diversidade dos seus portos em comunicação com o Reino, sendo a presença de navios de Calais responsável pela maioria das cargas de sal. La Rochelle adquire nesta amostra uma preeminência que tenderá a repartir com Ruão, depois dos anos trinta. No conjunto, a França, no princípio de Seiscentos, surgia como o melhor mercado das especiarias.

A lista dos comerciantes não está completa, ficando muitas vezes em branco o respectivo espaço no certificado. De qualquer modo, o grupo em rede com a Inglaterra seria já numeroso, com 15 nomes identificados, maioritariamente ingleses, mas alguns com ressonância flamenga ou holandesa (William Van Gemep, ou Pedro Van Dem Bosh), o que não surpreende. Desde o início do século XVII até 1640, a Inglaterra alojou activos comerciantes holandeses[317]. A comunidade francesa parece ser mais reduzida. Nove nomes legíveis, incluindo um Fortunai de Breux, com volumosos carregamentos de açúcar para La Rochelle[318].

Os dados confirmam os efeitos estimulantes do tratado de paz de 1604 para a Inglaterra, logo se fundando a Companhia de Espanha e Portugal. Uma instituição, de início, reservada a mercadores de grosso trato das cidades de Londres, Bristol, Exeter, Southampton e Hull e aos *trinta* ingleses residentes em Portugal e em Espanha[319]. Se o número de agentes é exacto, só Lisboa

[316] - F. Braudel e R. Romano, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris, 1951, p. 57.
[317] - Violet Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the 17 th Century*, Baltimore, 1950, p. 122-125.
[318] - Foi impossível apurar as quantidades, na medida em que nem sempre se especifica a unidade de carga e, quando indicada, é impraticável uma comparação de volumes entre cargas.
[319] - V.N. Schillington e A.B.W. Chapman, *The Commercial Relations of England and Portugal*, Londres, S/d. p. 153.

albergava cerca de 40% dos membros da Companhia instalados na Península Ibérica. Assim recomeçava a infiltração inglesa, interrompida durante o conflito dos últimos vinte anos do século XVI. O azeite, o sumagre e os frutos algarvios não perderam actualidade, mas o tempo das especiarias já tinha passado. O açúcar ascendia a produto dominante, o que levaria o grupo dos chamados comerciantes de Portugal, em Inglaterra, a declarar em 1640: "all our trade consists in the *bringing* of sugars to England"[320] (sublinhado nosso). A sua habilidade residiu nesse controlo do tráfico, além do transporte, não partilhado por portugueses, muito antes dos Actos de Navegação. As ligações ao Reino dos Stuarts, antes e depois do período revolucionário de Cromwell, ficaram quase integralmente nas mãos de mercadores ingleses.

Discreta e gradualmente os capitais ingleses transitaram nas rotas primárias, com a conivência de mercadores portugueses. Thomas Buby, estante no Porto, fretaria em 1621, em nome de Walter Yate, de Lisboa, uma nau portuguesa para ir à Terra Nova, carregar de peixe, e seguir para Pernambuco. Aqui tinha o inglês contactos com Francisco Serrão de Oliveira, Jerónimo Gomes Pessoa e com Abel Pacheco, irmão de Gaspar Pacheco, mercador de Lisboa, que adquirirá no período da Restauração uma notável posição como banqueiro de D. João IV[321]. Três homens cuja história os ligará à génese da Companhia Geral do Comércio do Brasil[322]. Em S. Tomé, entrava, na década de trinta do século XVII, um navio carregado de mercadorias enviadas por uma companhia constituida por portugueses e ingleses. Em 1640, o negociante de Londres, John Wood, tinha na ilha um feitor que lhe remetia 300 toneladas de açúcar[323]. Em 1650, estariam em Portugal cerca de 60 comerciantes ingleses e um terço do corpo do comboio da Companhia Geral, de 1649, compunha-se de efectivos por eles armados[324]. Por seu turno, as compensações financeiras oferecidas a troco de relações pacíficas com os potentados muçulmanos do norte de África conferiram uma vantajosa imunidade à bandeira inglesa, defendendo-se do corso marroquino e argelino que infestava as águas mediterrâneas e atlânticas[325]. Um trunfo bem

---

[320] - Shillington e Chapman, *Ob. Cit*, p.175.
[321] - AHDP, PO2, L.60, fl. 57 v° e ADL, C1, C.27, L.32, fl. 59 v°.
[322] - Ver, Parte II, cap. I
[323] - G. Scammel, "The English in the Atlantic Islands c. 1450-1650" em *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In Memoriam*, Vol. I, Lisboa, 1989, p. 349.
[324] - L.M.E. Shaw, *Trade, Inquisition and the English Nation in Portugal, 1650-1690*, Manchester, 1989, p.45-46.
[325] - L.M.E. Shaw, *The Anglo Portuguese Aliance and the English Merchants in Portugal, 1654-1810*, Manchester, 1998, p. 168.

explorado, convertendo os navios ingleses em meios de transporte preferenciais nas rotas de reexportação com destino em Itália. A sua afirmação seria já irrefutável na segunda metade do século XVII, para que mercadores italianos, genoveses, radicados em Lisboa, alugassem à época embarcações de Londres e de Bristol para levar açúcar do Rio de Janeiro a Génova. Contratos que incluíam a cláusula do locatário subalugar os espaços e arrecadar os fretes, durante os seis meses do acordo[326]. Conquistaram as rotas de Ruão que, na primeira metade do século XVII, eram ainda território da marinha francesa[327].

O período da Restauração não criou, apenas ampliou o espaço de manobra dos ingleses. A Companhia Geral do Comércio do Brasil não os marginalizou. Pelo contrário, como veremos. Uma ascendência irreversível, coberta pelos tratados de 1641, 1654 e 1661. É a pensar neles, pelas queixas recebidas em carta de Pedro Vieira da Silva, que Sousa de Macedo, embaixador em Londres, afirmou: " eu sempre no que pude me presey de amigo dos estrangeiros" mas "cada hum delles vem ca tendo nos por ignorantes entendendo que os avemos de adorar como redemptores (...) Crea V. Exa que nenhuma mulher mal cazada sofre a hum marido o que nos lhe sofremos"[328]. A uma suposta arrogância inglesa, respondia uma facção do Poder com discurso xenófobo, de mau pagador, bem contrário ao espírito dominante na primeira metade do século XVII. Então, porque fundamentalmente confinada às rotas europeias, a vinda de estrangeiros era desejada e tida como sinal de prosperidade do Reino. A Câmara de Lisboa não se cansou de o recordar ao Monarca.

A colónia inglesa demarcava-se das restantes. Como adiante se verá, analisando a praça do Porto, adquire uma posição incontestada, talvez porque a fatia do bolo que coube ao mercado inglês não foi questionada, nem sequer ameaçada, pela emigração de cristãos novos portugueses[329]. Em 1644, sabia-se em Londres, segundo um esclarecimento do embaixador, que "Portuguese merchant ships do not ordinarily come over sea to this coast nor Portuguese merchants send merchandise for their account"[330].

---

[326] - AHDL, C 7^{A}, C.63, L.22, fl. 103 e C.64, L.24, fl. 5

[327] - AHDL, C. 9^{A}, C.40, L.116, fl. 103 v^{o}

[328] - Virgínia Rau (ed.), *Livro de Cartas que escreverão ao ilustrissimo senhor Francisco de Melo Marquês de Sande, sendo embaixador extraordinario em Inglaterra e França em os annos de 1658 athe 1665*, Lisboa, 1969, pp. 81 e 122, cartas de 19 de Julho de 1662 e de 8 de Fevereiro de 1663.

[329] - As raízes da comunidade judaica em Inglaterra datam dos anos cinquenta de Seiscentos. J. Israel, *La Judería Europea en la Era del Mercantilismo, 1550-1750*, Madrid, 1992, pp. 189-191.

[330] - Shillington e Chapman, *Ob. Cit.*, p.194.

Para os outros centros europeus, os circuitos de reexportação repartiram-se entre estrangeiros e portugueses, o que alguma coisa devia à mobilidade dos mercadores nacionais. A acção repressiva da Inquisição tem sido tomada como factor determinante da renovação do grupo mercantil, incapaz de se reproduzir, por isso, como grupo social[331]. Mauro descobre neste processo efeitos colaterais positivos, ao reconhecer, como o seu reverso, a possibilidade dos agentes portugueses, radicados na Europa, tomarem as rédeas do negócio. Contudo, antes de encontrar na mobilidade geográfica dos agentes a actuação do Santo Ofício, convirá tomar essa mobilidade como uma característica da função mercantil[332] e criando empatia entre indivíduos de substractos culturais diferenciados[333]. A imagem do "mercador sedentário", centro de uma cadeia de correspondentes montada para dar escoamento a mercadorias expedidas *antes de uma encomenda*, parece desajustada não apenas às rotas do açúcar[334]. Não só por se tratar de um "buyer's market". Mas porque é difícil limitar as redes do Brasil ou das praças europeias a funções subalternas. Correspondentes, mais do que feitores, os homens que sustentaram a circulação do açúcar realizavam estadias no exterior, concebidas, muitas vezes, como temporárias, removidos ou não os obstáculos institucionais ao seu regresso[335]. A versatilidade de papéis espelha tanto a natureza das relações como faz dos membros do grupo regulares passageiros das carreiras atlânticas. Paulo Pina, estando em Lisboa no ano de 1589, mantinha por intermédio de seu irmão Francisco de Ataíde a importação de açúcar de Pernambuco[336]. No ano de 1596 estavam invertidas as posições. Paulo Pina residia naquela capitania e enviava as mercadorias a Francisco, residente em Lisboa, e ao procurador no Porto, Duarte Dias (o Belo)[337],

---

[331] - Para uma exposição problematizante dos dados da questão ver Jorge Miguel Viana Pedreira, *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa. De Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social,* Dissertação de Doutoramento da F.C.S.H., UNL, Policopiado, 1995, Cap. I, em especial pp. 16-19.

[332] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico*..., p. 318.

[333] - Tomando a diáspora de mercadores como o instrumento determinante do tráfico internacional antes de 1800, tópico central da obra *Cross-cultural Trade in World History,* (Cambridge, 1984), Philip Curtin transcreve a narrativa de um mercador inglês na Gâmbia em 1620. Num encontro com um comerciante local, ouviria o europeu os apelos do seu congénere africano às mutuas afinidades nascidas da ocupação que partilham. Antes de qualquer diferença cultural, a itinerância imposta pelo comércio valorizava as semelhanças: "I seek abroad as you doe (...) I am as you are a Merchant, that goes from place to place (...) you must deal better with me than either with Kings of the country", *Ob. Cit*, p.47.

[334] - Henri Lapeyre, *Une Famille de Marchands, les Ruiz*, Paris, 1955, p.110-111.

[335]- David Grant Smith, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil...*, pp. 345-346, 353. Veja-se o efeito do Perdão Geral de 1604 no retorno de muitos dos cristãos-novos, Solomon, H, *Portrait*..., p. 45.

[336] - AHDL, C. 7^{A}, C.18, L.6, fl. 88v°.

[337] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.108, fl. 146 v°.

também este, em tempos, estante no Brasil. Em Pernambuco, Paulo Pina deixava como correspondente Miguel Dias Santiago, irmão de Duarte Dias, quando tornou ao Reino, em 1601[338].

Relações de parentesco sedimentam tais organizações[339], marcadas pela deambulação dos seus membros, verdadeiras redes, de densidade variável, segundo as praças[340]. Análises prosopográficas permitem olhar a itinerância como uma característica da função mercantil[341]. Nela se sustentou a ligação dos portos do Reino e respectivas relações com o Brasil. Não se confinou aos espaços do império. Para evocar apenas figuras de renome na praça de Lisboa, veja-se o percurso de um Duarte da Silva[342] ou de um Pero de Baeça que andou pela Guiné e Cartagena de Índias alternando com estadias em Lisboa. Em 1627, fez uma temporada em Madrid, onde residia o seu irmão Jorge Dias da Paz, um dos assentistas de Filipe IV. De lá regressou "muy favorecido de sua Majestade", conforme afirmou uma das testemunhas que o levou aos cárceres da Inquisição[343]. Mantinha bons contactos com Viana[344], através de António Velho Barreto, indivíduo com passagens por Lisboa[345], e com Gaspar Caminha Rego, cujos negócios na cidade estavam entregues a Fernando da Guarda[346].

Nesta errância se construíam os fluxos de reexportação. Francisco de Caceres, homem de negócios do Porto, pertencia à família Dias Milão, amplamente documentada pela sua inserção em Pernambuco[347]. Surge em escrituras do Porto também pelos seus tentáculos na Bahia[348]. Em Setembro

---

338 - José Antônio Gonsalves de Mello, *Gente de Nação...*, p. 43.

339 - Para as relações de parentesco destes quatro negociantes veja-se genealogia em J. Boyajian, *Portuguese Bankers at the Court of Spain...*, Apendice A-2 (com a devida correcção do nome de Francisco de Ataíde para o irmão de Paulo Pina).

340 - Pedro de Brito, "Verflechtung _ Um método para a pesquisa, exposição e análise de grupos dominantes" *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, nº 9/10, 1993, pp. 231-239, p. 234.

341 - Veja-se ainda como antes de uma emigração planeada, mercadores ligados a diferentes rotas, terrestres ou marítimas, realizavam estadias frequentes no exterior. Francisco Henriquez Barchilhão, antes de se instalar com a família em Múrcia, "ordinariamente andava la tratando em toda a mercancia de Guimarães e India", enquanto residiu no Fundão. Os inquéritos elaborados pelo Conselho Geral, sujeitos a uma minuciosa descrição dos ausentados, e que aguardam o estudo projectado pelo Prof J. Romero Magalhães, permitirá, por certo, conferir maior precisão a esta característica da função mercantil. J. Romero Magalhães, "Em busca dos "tempos" da Inquisição (1573-1615)". *Revista de História das Ideias*, nº 9, Coimbra, 1987, pp. 191-228, p.203 e 209.

342 - J. Boyajian, *Ob. Cit.*, Apêndice A-7.

343 - ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº 11 559, de Pero de Baeça.

344 - ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº 11 599. Testemunhas de defesa.

345 - AHDL, C. 7A, C.55, L.10, fl.19.

346 - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p.153.

347 - Estudos de José Antônio Gonsalves Mello, *Gente de Nação...* e "Os Livros de Saídas das Urcas".

348 - AHDP, PO2, L.46, fl. 84 e L. 53, fl. 55.

de 1617, estaria em Amsterdão[349]. Regressaria, desconhecendo estar incluído numa "lista geral" que justificou uma das implacáveis investidas do Tribunal de Coimbra sobre a comunidade mercantil do Porto. Encarcerado, em 1619 os seus bens foram vendidos "em publica almoenda por ordem do juiz do fisquo", entre os quais constava 1/8 de um navio então ancorado no Douro[350]. Tal como ele, Álvaro Gomes Bravo seria apanhado pouco depois de chegar da Europa e de abrir loja de açúcares na cidade. Era filho de Hércules Bravo, homem natural de Lisboa, que, antes de se radicar na Bahia[351], onde faleceria, actuou no Porto até 1607, expedindo farinha e sal em troca de açúcar e algodão que outro filho seu, Dinis Bravo, lhe enviava[352]. Naquela cidade estabeleceu Hércules Bravo raízes. Teceu laços com a família Costa Brandão, de origem em Vila do Conde. Bento da Costa Brandão era "mercador de açúcar", no Porto, e tinha um parente em Lisboa, Manuel da Costa Brandão, que se intitula banqueiro da corte de Roma, em documentação de 1612, e que se encontraria em Olinda, em 1620[353]. Álvaro Gomes Bravo, casou com uma filha de Bento da Costa Brandão. Era vindo de Antuérpia quando foi molestado pela Inquisição. Pouco possuía em bens imóveis, apenas uma parte num navio. O grosso da fortuna estava nos muitos açúcares que embarcava para "Flandres", enviados pelo irmão Dinis, morador na Bahia fazia trinta e seis anos[354]. Outro irmão, Pascoal Bravo, seguira de Amsterdão para o Brasil. Ainda nesse ano de 1618, figurou em registos notariais de Amsterdão a controlar o tráfico que da Bahia, passando pelo Porto, se dirigia à Holanda[355].

A razoável densidade das relações no interior do grupo desfia um rosário de associações, de negócio e parentesco. Característica favorável a qualquer operação de "limpeza" montada pelo Tribunal de Coimbra. Aqueles casos servem para ilustrar como a mobilidade geográfica é indissociável da construção das redes essenciais ao tráfico, colonial ou europeu. Permitem considerar a migração como uma realidade autónoma do êxodo precipitado pela repressão inquisitorial[356]. Na itinerância se estabeleciam os contactos e se conheciam presencialmente as condições dos mercados onde se pretendia

---

[349] - H. Solomon, *Portrait...*, p. 120.
[350] -AHDP, PO2, L.53, fl. 55.
[351] - Anita Novinsky, *Cristãos-Novos na Bahia*, p. 94.
[352] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 88, fl. 67 v°, PO2, L. 26, fl. 163, Novinsky, Antita, *Ob. Cit.*, p.95.
[353] - Anita Novinsky, *Ob. Cit*, p.113.
[354] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo n° 6 900 de Álvaro Gomes Bravo.
[355] - Ergon e Friede Wolff, "Os Judeus Portugueses de Amsterdão e o Brasil", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Abril/Junho, 1986, pp. 428-442, p.434.
[356] - Daniel Swetschinski, *The Portuguese Jewish Merchants of the Seventeenth century Amsterdam. A social profile*. PhD dissertation, Brandeis University, 1980, p. 95.

operar. Nas palavras de Duarte Gomes Solis, negócios que requeriam "experiência de exercício de haver visto muitas terras e muitas gentes de quem se haja fiado e enganado"[357]. Uma experiência não circunscrita aos espaços do império, dando sentido ao padrão de viagens que articulavam Portugal e as Ilhas ao Brasil e à Europa[358]. Nómadas, ou "peregrinos", como prefere Gomes Solis, tanto quanto emigrantes, estes mercadores seguiam o roteiro dos portos estratégicos, atulhando, por isso, os livros de notas dos tabeliães do Reino com escrituras de procuração. Lá fora fixavam residência temporária, o necessário para garantir futuras notas de encomenda. Uma vez reinstalados no Reino, expediriam o sal, o açúcar, as especiarias, o azeite, o vinho, os figos algarvios. Muitos dos navios onde embarcavam tais mercadorias viriam da Europa carregados, ou até em lastro. Mas em qualquer dos sentidos, era a importação que punha em marcha os circuitos[359]. Fundamentais, então, os contactos estabelecidos no exterior. As tensões políticas e suas repercussões económicas, porém, decidiam as reais possibilidades de os explorar.

Desta forma, a pseudo "questão judaica" responde a uma parte do problema da identificação dos agentes que garantiram as relações externas do Reino. Se os estrangeiros foram afastados da navegação brasileira, a sua residência em Portugal foi apenas interditada em curtos períodos ritmados pelas circunstanciais rupturas diplomáticas (1625-1630, para a Inglaterra, 1635-1640, para a França). Por ouro lado, houve mercados que ficaram à margem dos fluxos de emigração, sendo a Inglaterra o caso mais importante.

Para ser exacta a ideia de que o "ciclo do açúcar" ensaiou uma viragem, de transferência do negócio para as mãos dos portugueses, esses "peregrinos" das vias laicas europeias[360], há que distinguir os mercados e admitir que iam permanecendo em Portugal os contactos, embora fragilizados, com o perdão de 1629 que precipitou o êxodo, e com o acréscimo da repressão nos anos trinta de Seiscentos. Todavia, o desmembramento do grupo seria sempre parcial, pela própria actuação discricionária dos tribunais do Santo Ofício, pois disso se alimentaria essa "guerra social". Atente-se no caso dos Lopes Homem, uma

---

[357] - *Discursos sobre los Comercios de las dos Indias,* Moisés Bensabat Amzalak (ed), Lisboa, 1943, p.79.

[358] - Ver capítulo IV.

[359] - A larga percentagem de navios que vinham em lastro, até Setúbal, nomeadamente, danificando a navegabilidade da barra ao aliviarem a areia e pedras que enchiam os porões, (Virgínia Rau, *Comércio e Exploração do Sal de Setúbal...*, p. 175), traduz a importação (determinada pela Holanda) como móbil primeiro das relações que articulavam Portugal com a Europa.

[360] - "Peregrinos", epítoto de Solis para os judeus portugueses errantes pelas praças europeias, *Discursos sobre los Comercios* ..., p. 22.

das famílias na origem da comunidade judaica portuguesa de Amsterdão. Tendo Gaspar Lopes Homem sido preso nos anos noventa do século XVI, denunciou os irmãos, Rui e Francisco Lopes Homem. Nenhum deles foi importunado, continuando activos no tráfico de açúcar, através dos seus correspondentes na Bahia e em Pernambuco[361] até 1607. Só Gaspar voltaria aos cárceres, em 1601, porque se suspeitou da sua fuga, desrespeitando a penitência[362].

Partia-se, nem sempre de casa movida. Os laços no Reino prevaleciam. A deambulação destes homens pelas praças europeias, ao sabor de oportunidades condicionadas pelo xadrez diplomático, destaca algumas localidades no mapa dos fluxos de reexportação, sendo Hamburgo e Amsterdão, durante as Tréguas, os casos emblemáticos. A emergência dos portos franceses, Ruão, nomeadamente, em muito deve à comunidade portuguesa que aí se organizou, nunca se assumindo abertamente como judaica em país católico[363]. Contava com dois tios de Jerónimo Nunes da Costa - António de Cáceres e António Rodrigues Lamego - personagens de relevo, arrastadas nos incidentes de 1633 que tiveram como alvo o grupo de mercadores portugueses, acusados de judaizarem e de se apropriarem dos principais negócios da cidade, para rápido enriquecimento e posterior deserção. Acusação um tanto infundada, pois muitos se naturalizaram[364]. Daqui encomendavam o açúcar que, do Reino, lhes enviava, por exemplo, o contratador de Cabo Verde, André da Fonseca[365]. Este, de Lisboa, ou através de procuradores no Porto e em Viana, entre 1617 e 1623, remeteu a António de Cáceres 1823 caixas[366]. Dos contratos de fretamento realizados para buscar açúcar ao Brasil, entre 1615 e 1623, somam-se 1989 caixas. O confronto destes totais, em simultâneo com o verificado no início do século, esboça uma imagem do mercado francês em ascensão, fruto do dinamismo das redes sefarditas. A riqueza do negócio, nas mãos de forasteiros, suscitaria a

---

361 - Ver cotas dos contratos em que participam no apêndice documental.

362 - H. Solomon, *Os Primeiros Portugueses de Amsterdão*, p. 40

363 - Cécil Roth, *Les Marranes a Rouen. Un chapitre ignoré de l'histoire des juifs en France*, Paris, 1929, pp. 115-117; F. de Vaux de Foletier, "Les Portugais à Rouen, du XVII Siècle au XVIII ème Siècle". *Congresso do Mundo Português*, Lisboa, 1940, Vol. VII, p.526., J. Israel, *La Judería Europea...*, p.144.

364 - F. Vaux de Foletier, "Art. Cit.", p.526, Daniel Swetschinski, *Ob. Cit.*, p.212., Nicolás Broens, *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las Redes Comerciales Portuguesas (1627-1635)*, Madrid, 1989, pp 47-48.

365 - Para o montante do contrato dos escravos negociado por André da Fonseca, Maria Manuel Torrão, "Rotas Comerciais", p.55 e 59.

366 - AHDL, C 9^{A}, C.16, L. 72, fl.70, fl. 132; C. 19, L. 85, fl. 56 v^{o}; L. 87, fl. 124 v^{o}, C. 20, L. 90, fl. 75, C. 21, L. 92, fl. 123, L. 95, fl. 11; C. 12^{A}, C. 20, L. 69, fl. 17, fl. 121.

animosidade das elites locais, ameaçadas com a fixação em massa dos portugueses. Uma atitude agressiva que recorda o sucedido em Portugal com os ingleses. Possíveis sinais de hierarquias económicas. O estrangeiro é presença incómoda quando controla as transacções consideradas essenciais à prosperidade da região. Atitudes xenófobas podem indicar relações de dependência, ou o receio delas[367].

Não foi o clima de tolerância que orientou, em primeiro lugar, este surto de emigração para os portos franceses. Terminadas as Tréguas, a Holanda tornara-se pouco recomendável. Daqui se desviaram os fluxos para Hamburgo, Ruão, Baiona, Bordéus e Itália, animando os locais de acolhimento[368], ou alterando a geografia económica das regiões receptivas à sua inserção[369]. Entretanto, o grupo judaico que permanecera em Amsterdão deparava-se com o novo enquadramento institucional do tráfico do açúcar. A WIC e o seu projecto de colonização brasileira não seria outra coisa que retirar à comunidade estrangeira, portuguesa, o controlo das cadeias de produção e distribuição de um bem com procura assegurada. É sabido como a jogada perturbou os agentes de Amsterdão e das cidades zelandesas que, estando já promulgada a carta de instituição da Companhia, solicitariam aos Estados Gerais licença para continuarem a importar açúcar de Portugal, fretando navios neutrais para furar o embargo. Recusado o pedido, ainda houve ensaios de o fazer clandestinamente, sentindo-se em Portugal os ecos dessas manigâncias, descobertas ou não pela administração do contrabando[370]. Dos

---

[367] - F. Braudel, *Ob. Cit*, Vol. III, p.29 e F. Mauro, "Merchant Communities, 1350-1750" em James Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, 1990, p.263.

[368] - J. Israel, "Sephardic Immigration into the Dutch Republic, 1595-1672", *Studia Rosenthaliana*, vol. XXIII, nº2, 1989, p.51-52.

[369] - À migração de judeus ibéricos ou vindos do norte da Europa para Livorno atribui-se a ascensão daquele porto e a relativa perda de influência dos florentinos no comércio mediterrâneo, incapazes de enfrentar a expansão da comunidade portuguesa que, contando 711 membros em 1622, se alargou a 1500 em 1640. Em meados do século XVII Livorno ensombra Veneza, cidade que soubera acolher os judeus "do poente" nos finais do século XVI, estabelecendo-se um eixo Amsterdão- Península Ibérica- Veneza na circulação de mercadorias. A dependência do Mediterrâneo relativamente às marinhas do Norte valorizou os contactos destes emigrantes com as cidades do norte da Europa, permitindo-lhes controlar a importação de produtos coloniais que passavam pela Península Ibérica e que se servia do transporte organizado pelos parceiros em Hamburgo ou em Amsterdão. J. Israel, *La Judería Europea,...*, p.84 e 140. Sobre a comunidade sefardita de Veneza, Bernard Dov Cooperman "Venetian Policy towards Levantine Jews in its Broader Italian Context", Caetano Cozzi (ed.), *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII. Atti del Convegno Internazionale Organizzato dell'Istituto di Storia della Societá e dello Stato Veneziano della Fondazione Giorgio Gini, Venezia, 5-10 giugno, 1983*, Milão, 1987, pp.65-84, e J. Israel, "The Jews of Venice and their links with Holland and with Dutch Jewry (1600-1710)", Caetano Cozzi, *Idem*, pp. 95-113.

[370] - Em 1626, Simão Pinheiro e Manuel Franco de Mesquita, mercadores portugueses de Amsterdão, fretam um navio holandês para seguir de Amsterdão para Aveiro, onde deveria descarregar. Daí deslocar-se-ía ao Porto, onde seria carregado de sumagre e açúcar para trazer à Holanda. Nada no contrato faz

proponentes dessa petição consta Tomás Nunes Pina[371], cuja família fora enredada numa das acções concertadas do Tribunal de Coimbra para "limpar" a cidade do Porto[372]. Mesmo com os contactos no Reino desmembrados, tendo falecido o tio, Diogo Fernandes Pina, e com o primo, António da Fonseca, encarcerado, mantinha-se em rede com Gaspar Caminha Rego, de Viana, um dos correspondentes de Pero de Baeça, de Lisboa. Em nome de Pina, encarregava-se de pagar os fretes dos navios chegados no ano de 1619 ao Porto com açúcar encomendado de Pernambuco e da Bahia[373]. O caso dos Nunes Pina chama a atenção para o facto de muitos dos fretamentos celebrados em Portugal para o Brasil serem a resposta a ordens executadas do exterior[374]. Relata ainda a asfixia da comunidade sefardita da Holanda, com a interdição do negócio uma vez criada a Companhia, e apanhando os estilhaços dos golpes incisivos da Inquisição que, no Reino, lhes corroía as bases sociais da sua actividade. Muitos tentariam continuar à tona deslocando-se para Hamburgo ou para França. Os que ficaram, acabariam por ignorar as suas raízes[375], encostando-se ao projecto da Companhia, através de redes no Recife. Os laços com Portugal cortaram-se ao ponto de não ser clara a adesão da comunidade judaica à causa da revolta de Pernambuco em 1645. Havia um Jerónimo Nunes da Costa, entre eles, é certo, a recordar que a questão não é isenta de ambiguidades. Os Nunes da Costa, parentes dos homens de proa do grupo de Ruão, peças chave no financiamento das embaixadas do Reino na Europa, tinham capitais na WIC. As cartas de Sousa Coutinho não esconderiam, por isso, a desconfiança do embaixador relativamente aos judeus portugueses.

Os Estados Gerais introduziram um novo enquadramento aos circuitos europeus do açúcar mas, por razões acrescidas, o comércio externo português sofreu mutações. A acção persecutória do Santo Ofício, até à década de vinte, não teve a violência e a eficácia que adquiriria depois, impedindo a itinerância

---

suspeitar da existência de um embargo à navegação. Mas os portos em causa não incluíam Lisboa, onde as cautelas teriam de ser maiores. Ver E. M. Koen, "Notarial Records relating to Amsterdam Portuguese Jews before 1639", *Studia Rosenthaliana*, vol. 32, nº1, 1998, p.88, nº3407.

371 - J. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World*, p. 126-127.

372 - Genealogia, por constituirem testemunhas de acusação no processo de Jerónimo Rodrigues, em ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº 6070.

373 - AHDP, PO2, L. 54, fl. 20 vº.

374 - Para exemplificação de vários circuitos triangulares , Holanda - Portugal -Brasil - Holanda, ver Eggon e Friede Wolff, "Art. Cit", onde se verifica a importância dos seguros realizados em Amsterdão e em Midelburg para reclamar os bens saqueados pelo corso zelandês nas rotas brasileiras, em especial p. 432. O problema dos seguros no exterior é tema tratado no capítulo III.

375 - Daniel Swetschinsky, *Ob. Cit.*, p. 200 e 274-275.

dos membros do grupo, ao vedar o regresso[376]. Os estrangeiros encontrariam o caminho livre, bem trilhado pelo grupo inglês. Esse o resultado da repressão inquisitorial na história dos portos algarvios[377]. O Porto e o Algarve, embora mais tarde, foram regiões bem sacrificadas. Por contraste, Lisboa surge relativamente poupada[378]. A cidade, "cabeça do Reino", entraria igualmente em decadência, nos últimos vinte anos da União Dinástica, pelo sucesso da fuga. Donde, se neste período se intensificaria a emigração portuguesa, essencial para compreender a emergência de certos portos europeus nas relações com Portugal, também então se perderia uma parcela significativa dos homens de cabedal. Presos ou fugidos, controlariam com dificuldade as trocas externas do Reino, mesmo mantendo a sua ocupação nos lugares onde se radicaram[379]. O judeu, cristão novo que, no Reino, se confundia com o mercador, na Europa não se distinguia do "português", onde era bem recebido, "tenido por mas verdadero", portador de bom crédito[380].

É, contudo, surpreendente, a capacidade do grupo se "regenerar" em Portugal, sendo possível descobrir famílias vitimadas em cada geração. Graças

---

[376] - Sobre a forma como iam sendo reunidas provas e a actuação discricionária da utilização das denúncias, emergindo a importância dos Cadernos do Promotor para a elaboração de "listas gerais" que encetavam operações de extermínio J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico,* pp. 371 e ss, em particular p.380.

[377] - J. Romero Magalhães, *Ob. Cit.*, p. 369-374 e p.381-383. A observação destes problemas pode ser enriquecida com uma leitura exaustiva dos exemplares da publicação *Studia Rosenthaliana* que, em todos os números, publica os sumários de escrituras notariais de Amsterdão onde se descobre a cada passo a acção de comerciantes portuguesas na importação de produtos portugueses, incluindo os algarvios. Em 1626 Hans Jansen Can, holandês, acorda com João de Faro, português residente em Amsterdão, fixar-se em Faro três anos na casa de Manuel Mendes de Oliveira e servi-lo na sua loja ou em qualquer parte que fosse necessário. Ver exemplos em *Studia Rosenthaliana*, vol. 32, nº2, 1998, pp 210, reg. Nº3428, 3429, p. 211, nº 3432, p. 213, nº3441 e vol. 33, nº1, 1999, p.93, nº3496.

[378] - J. Veiga Torres, "Uma longa guerra social: os ritmos de repressão inquisitorial em Portugal" *Revista de História Económica e Social,* nº1, 1978, pp. 55-68, p. 59, onde o autor esclarece que o período de 1621-1640 foi das fases mais violentas da história da instituição, em particular, note-se, pela acção dos tribunais de Coimbra e Évora. Aliás, muitos dos autos de fé de 1621 decorrem de uma operação montada em 1618 que dizimou o grupo cristão novo do Porto. A imagem mais branda do tribunal de Lisboa levanta várias questões abrangidas pelas hipóteses que o autor coloca. O grau de integração do grupo nas cidades mais pequenas pode ser um outro factor a ter em conta, tornando mais fácil reunir uma diversidade de testemunhas condenatórias. Para encarcerar Diogo Rodrigues de Lisboa e Pero de Baeça, em 1632, foram consideradas suficientes duas testemunhas, apesar das dissidências entre os inquisidores, julgando alguns serem escassas as provas. As dúvidas foram superadas com o parecer do Inquisidor Pero da Silva de Sampaio: " que se prendesse Pero de Baeça visto serem duas testemunhas que depuseram (os Mendes de Brito, Francisco e Duarte) contra o reu de Judaismo E *ser de Lisboa onde a Inquisição com defficuldade alcança prova* e se com duas testemunhas se não prender pode ser que não tenha o Santo Officio em muitos anos prova semelhante". Aos inquisidores Manuel da Cunha e Diogo Osório de Castro pareceu que a prova era duvidosa. Por apreciação do Conselho Geral, foi decidida a prisão. Ver ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº 11 559.

[379] - Um parecer oficial de 1621 reconhecia que, uma vez emigrados, os homens de negócio continuavam activos pelos relacionamentos que tinham com a burguesia europeia, "como antigamente costumavam fazer no reino de Portugal", citado em António Oliveira, *Poder e Oposição...*, p. 55 em nota 40.

[380] - Duarte Gomes Solis, *Ob. Cit.*, p.22 e Júlio Caro Baroja, *Ob.Cit.*, vol. I, p.341.

a essa resistência, e porque, na verdade, mercador não se confunde com cristão novo, o domínio estrangeiro não foi completo em todas as praças, mesmo na cidade do Porto, local de uma operação guiada por uma "lista geral" posta em prática em Setembro de 1618[381]. "Limpeza" preparada, por certo, desde 1613, devido aos cuidados nisso colocados por D. Pedro de Castilho, Inquisidor Geral, encetando um inquérito bem pormenorizado[382]. A desmontagem da rede, com importantes elementos sediados no Porto, executa-se no tempo do Inquisidor Geral D. Fernão Martins de Mascarenhas, o homem que será responsável, em contraposição, pela tranquilidade que o Algarve experimentou até à sua morte[383] .

Parte assinalável dos importadores de açúcar, que marcam presença nos contratos de fretamento do período de 1615-1623, deixa de constar nos anos subsequentes, sendo disso exemplo Manuel Rodrigues Vila Real, a lembrar os custos sociais destas investidas. Contudo, existem excepções dignas de nota. Se Álvaro de Azevedo constava da lista, vivia já em Lisboa no ano de 1618. Permaneceu intocável por uns anos. Terá sido encarcerado mais tarde, datando o auto de Fé a que compareceu de 1627[384]. A penitência não lhe pesou e o seu crédito ficou inabalado. Nos anos trinta possuía partes em navios em trânsito para a Paraíba e para o Rio de Janeiro, ao mesmo tempo que arrematava o contrato do pau-brasil em parceria com Luis Vaz de Resende[385]. Tal como ele, Francisco de Cáceres e Gonçalo Cardoso da Fonseca retomaram os seus tratos, deixando provas de actividade entre 1626 e 1628[386]. Por sua vez, vivia e singrava timidamente no Porto, nesta época difícil, Henrique Fernandes Mendes, um dos futuros administradores da Companhia Geral do Comércio do Brasil, residentes na cidade do Douro. O seu pai,

---

[381] - Se 1631 aparece como ano de intensa "guerra" desencadeada pelo Tribunal de Coimbra, (J. Veiga Torres, "Uma longa guerra social. Novas perspectivas para o estudo da Inquisição Portuguesa. A Inquisição de Coimbra", *Revista de História das Ideias*, nº8, Coimbra, 1986, pp. 59-70, p. 63) o de 1618 não deixou de registar baixas pesadas no grupo mercantil. Num dos processos decorrentes desta operação (ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº 6070) reconstitui-se o grupo visado, alguns, até, não estando já a residir no Porto: Jerónimo Rodrigues, Manuel Rodrigues dos Santos, Álvaro Lopes, João de Leão, João Baptista, Pedro Aires Vitória, António da Fonseca Preto, Álvaro Gomes Bravo, Baltazar Fernandes Mendes, António da Costa, Francisco de Caceres, Bartolomeu da Costa, Diogo Henriques Cardoso, Manuel Rodrigues Vila Real, Gonçalo Cardoso da Fonseca, Diogo da Fonseca, Domingos Lopes Vitória (em Madrid), Tomás Nunes Pina, pai do ausente seu homónimo, Diogo de Pina, André Nunes Pina, Paulo Lopes da Cunha, Lucas Mendes, Gonçalo Fernandes de Olivença, Jerónimo da Fonseca, Diogo Lopes Pinto, Álvaro de Azevedo (vivendo em Lisboa).

[382] - J. Romero Magalhães, "Em busca dos "tempos" da Inquisição", p.203.

[383]- J. Romero Magalhães, *Assim se Abriu Judaísmo no Algarve*, sep. *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1981, p.9.

[384] - ANTT, *Inquisição de Lisboa*, Liv. 6, fl. 115 vº.

[385] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 40, fl. 163.

[386] - ver cotas dos contratos no apêndice documental.

Baltazar Fernandes Mendes, foi colhido na operação de 1618. Manuel Rodrigues Isidro, filho de André Lopes Isidro, procurador do administrador do sal, teve um tio, do mesmo nome, nos cárceres da Inquisição[387]. Também ele será apanhado, mas mais tarde, com Henrique Fernandes Mendes, em nova investida desencadeada em 1658. Não resistirá. Faleceu nos calabouços da Inquisição de Lisboa. Casos, talvez isolados, que servem, contudo, para reavaliar os custos sociais da acção do Tribunal de Coimbra que, ao encetar uma guerra sem tréguas, levaria aos cárceres Manuel Rodrigues Isidro (tio) e deixava os restantes familiares tranquilos. O irmão, André Lopes Isidro, e o sobrinho, seu homónimo, teriam, por isso, condições de prosperar, vindo a constar da elite mercantil nacional, nos anos quarenta. As prisões desmantelavam as redes, mas nem sempre chegaram para eliminar em definitivo a possibilidade destes indivíduos voltarem à superfície, alguns, até, imiscuindo-se, depois, no mundo dos contratos com o Estado.

É pela fuga em massa, sem retorno e com contactos instáveis no Reino, que o grupo mercantil perde vigor ou se defronta com a expansão de colónias estrangeiras. Um surto com alguma ingerência dos mercadores portugueses emigrados. Para salvaguardar os seus contactos comerciais, colocariam em Portugal caixeiros conhecidos nas praças europeias onde residiam. Em pleno período de conflito, em 1626, um holandês, que teria aqui de passar por "flamengo", veio para o Algarve para responder às solicitações de seu maior, um português de Amsterdão. O estrangeiro estaria mais protegido da Inquisição, nem que para tal tivesse de professar em segredo o catolicismo, situações que demonstram à saciedade os efeitos dessa acção social da Inquisição[388]. Demonstração, ainda, da instrumentalização do terror pelo próprio grupo mercantil para eliminar a concorrência. Uma suspeita não tanto fundamentada nas contraditas indicadas pelos processados - que enfermam de todos as armadilhas geradas pela máquina inquisitorial[389] - mas sobretudo pelo papel do familiar do Santo Ofício, mercador, encarregue de desmontar em 1657, após a revogação do alvará de 1649 de isenção de confisco, a presumível facção cristã nova da praça do Porto, parte dela afecta à Companhia Geral.

---

[387] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo nº 448.

[388] - J. Romero Magalhães, *Os Ingleses no Algarve nos séculos XVII e XVIII*, Sep. *Anais do Município de Faro*, Faro, 1990, p.6.

[389] - José António Saraiva, *Ob. Cit.*, pp. 75-107, em particular p. 97. Uma das partes da obra de Saraiva não contestada e até corroborada, quando se admite que os processos, no campo das denúncias e confissões, escapam ao controlo da informação, entrando-se num espaço de "realidade virtual", Francisco Bethencourt, "Inquisição", em Yvette Kace Centeno, *Portugal: Mitos Revisistados*, Lisboa, 1993, pp. 99-139, p.128.

Tema para desbravar nos capítulos reservados à história da Companhia Geral. Por agora, resta lembrar que a infiltração dos estrangeiros em Lisboa levou a Câmara a oferecer de bandeja as casas da Rua Nova, numa tentativa desesperada de reanimar a praça. Em causa, mais do que a actividade nas rotas brasileiras, estavam os circuitos europeus. Ainda assim, a reexportação para França ou para Hamburgo continuou a contar com a participação de agentes portugueses. Contudo, em momentos de aperto, quando foi urgente abastecer Lisboa de cereais em 1631, só um "flamengo", João Halls, aparecia em condições de fazer as encomendas com celeridade, desde que fosse levantado o embargo, provisoriamente, à navegação holandesa[390]. As relações com a Inglaterra permaneceriam vedadas aos portugueses.

A divisão entre rotas primárias e de distribuição, como dois universos sociais diferenciados, surpreende-se melhor na análise dos circuitos controlados pelo Porto, nos anos em que os registos alfandegários viabilizam uma triagem completa dos agentes e do seu lugar nas rotas do açúcar: do Brasil para o Reino; do Reino para a Europa.

2- A reexportação: a praça do Porto

A 16 de Abril de 1638, André Lopes Isidro e António Lopes Sousa declararam-se, diante de um tabelião do Porto, onde residiam, senhorios do navio Anjo Gabriel. Aquele possuía 2/3, este 1/3. Contratam para mestre Domingos Alves Chaves, um homem de Viana. Diz-se que a embarcação teria um porte de 70 toneladas e que se encontrava no Douro preparada para seguir viagem, ida e volta, ao Brasil[391]. Três dias mais tarde, o proprietário dos 2/3 freta o navio para garantir praça a 70 ou 80 caixas a carregar na Bahia ou no Rio de Janeiro, ou em "qualquer parte desimpedida de inimigos". Não se indica com precisão a taxa a pagar por unidade de carga, apenas existe o compromisso, vago, de ser desembolsada a quantia idêntica à exigida pelos navios de porte semelhante. Apesar do prazo estipulado para espera em porto ser bastante alargado, quatro meses, o proprietário compromete-se a despachar a mercadoria em tempo suficiente para que o mestre não se detivesse por mor dos seus interesses[392].

---

[390] - E. Freire Oliveira, *Elementos*, vol III, p.420.
[391] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.172, fl. 12.
[392] - AHDP. PO1°, 3ª série, L. 172, fl. 21 v°

O contrato nada tem de extraordinário para a conjuntura em que se celebra. Tal como André Lopes Isidro, outros mercadores se viram neste período conturbado condicionados a possuir partes em navios para assegurar as importações. Representa um caso, exemplificativo, da organização do transporte necessário à entrada do açúcar no Reino. Em escrituras como esta descobrem-se os comerciantes e suas intromissões na armação. Reconstrói-se o grupo dos que continuaram a apostar num negócio sob o qual pendia a incerteza - do tempo, das melhores escápulas - decorrente da presença ameaçadora dos inimigos no território brasileiro. O fim último deste risco não estava no abastecimento do mercado local ou regional. O objectivo seria a reexportação. Uma parte do circuito do produto que, já sabemos, contava com a navegação estrangeira. Resta saber se nessa passagem das caixas de açúcar para os porões de diferentes navios, o Porto, a exemplo das localidades marítimas, era apenas uma escala, também para efeitos fiscais, ou se aqui se realizava a transferência da mercadoria para as mãos de outros intermediários, cujas relações preferenciais estavam na Europa e não no Brasil. Os contratos de fretamento reflectem uma parte deste processo. A fase final do circuito carece de registos alfandegários que, quando existem, são mais consistentes para a identificação dos comerciantes que retalhavam este negócio em rotas primárias e "secundárias". Permitem questionar se terão existido fracturas entre os que lideravam a importação e os que controlavam a reexportação, que mercados europeus foram relevantes para esta fractura e para quais a instalação de comerciantes estrangeiros foi decisiva, em prejuízo dos efeitos positivos da emigração judaica. Em suma, o que foi exposto, encontra uma possibilidade de verificação na consulta de fontes mais adequadas que os notariais. Mas a escolha, do local e do período de análise, é imposta pelo que os arquivos preservaram. Registos alfandegários, com continuidade, para a época em estudo, são apanágio da cidade do Porto, graças à cobrança da redízima que revertia para o Cabido da Sé. Uma série, quase sem lacunas, inicia-se em 1639 e avança pelo século XVIII[393]. A informação fica, assim, limitada, no essencial, ao período da Restauração, não

[393] - AHDP, *Cabido da Sé*, "Livros de Portagem e Redízima". Os fluxos de importação encontram-se nos Livros de Redízima, série quase completa, a partir de 1639. Foram levantadas integralmente as informações sobre o açúcar no conjunto das receitas dos anos de 1639_ 1663: Livros 114, 116 a 122, 124, 126, 128, 129, 132, 134, 135, 140, 142 a 145. Faltam os anos de 1652 e 1662. Destes, foram identificados os agentes e respectivas importações de açúcar para os anos 1639 (Liv. 114), 1643 (Liv. 118), 1644 (Liv. 119), 1647 (Liv. 122), 1650 (Liv. 128), 1651 (Liv. 129), 1653 (Liv.132), 1656 (Liv. 138), 1657 (Liv. 140), 1659 (Liv. 143) e 1663 (Liv. 145). Quanto aos fluxos de exportação, obtida a partir do pagamento das portagens, a série é incompleta, circunscrevendo-se aos anos de 1647 (Liv. 123), 1648 (Liv. 125), 1650 (Liv. 127), 1652 (Liv. 131), 1653 (Liv.133), 1655 (Liv. 136), 1656 (Liv. 139), 1657 (Liv. 141) e 1659 (Liv. 130). Destes, retirou-se a informação respeitante aos circuitos do açúcar.Os quadros aqui compreendidos são elaborados a partir destes códices, cuja cota se individualizou para cada ano.

sendo possível surpreender qualquer mudança que, porventura, se tenha dado durante as décadas de vinte e trinta do século XVII. Por outro lado, o estudo dos efeitos da Companhia Geral do Comércio do Brasil nas rotas do açúcar que passaram pela praça do Porto terá outro espaço na presente dissertação. Aqui, e por condicionalismos da fonte, cabe escolher alguns anos compreendidos entre 1639, quando se inicia a série, e o ano de 1649, quando se instituiu a Companhia. Comecemos por observar os circuitos de importação.

As quantidades importadas revelam a tendência positiva dos anos quarenta, graças às Tréguas encetadas em 1641 e aos sucessos militares alcançados no território de Pernambuco, desde a eclosão da Revolta em 1645. A reactivação de muitos dos engenhos e a libertação de pequenos portos, possibilitando o reatar das comunicações com o Reino[394], contribuiriam para um crescente optimismo entre os negociantes. Os valores de 1644 e de 1647 espelham, em conjunto, a gravidade da crise que se sentiria em 1639, evidente no número exíguo de caixas descarregadas no Porto (Quadro X-a). Articulado com a recuperação, verifica-se um aumento do número de importadores. A proliferação dos pequenos operadores foi, contudo, insuficiente para eliminar a presença de uma elite restrita, de 10-15 indivíduos responsáveis por 45 a 55 % das importações (Quadro X-b)

QUADRO X – a

Importação de açúcar
Brasil _ Porto

Anos	Caixas	nº agentes	Caixas/agentes
1639	569	77	7,3
1644	1993	159	12,5
1647	1523	161	9

QUADRO X – b

Concentração social das importações de açúcar
Porto

Importações	1639		1644		1647	
arrobas	nºagentes	Importação em %	nºagentes	Importação em %	Nºagentes	Importação em %
2000-4000	1	26	2	12	2	19
1000-1999	0	0	9	30	5	21
500-999	3	20	8	13	7	16
100-499	19	34	68	37	45	31
< 100	54	20	72	7,7	102	13

394 - Evaldo Cabral Mello, *Olinda Restaurada*..., p.118

I. S. E. BIBLIOTECA

A identificação de uma elite, que parece alargar-se entre 1639 e 1647, pelo número de indivíduos importadores de mais de 40 % do açúcar, não chega. Convém associar à triagem pelas quantidades a constância no negócio[395]. O Quadro XI apresenta os 10 maiores importadores daqueles três anos e lista os estrangeiros que tinham relações directas com o Brasil, embora quase todos distantes das posições cimeiras:

QUADRO XI

Os maiores importadores de açúcar e os estrangeiros

	1639	1644	1647
(10 maiores importadores)	Manuel Varela Barca Manuel Barbosa Manuel Fernandes Morais Nicolau Carvalho Manuel Pereira Reis João Carvalho André Lopes Isidro Adão Rodrigues Morais Oto Eldres Francisco Ribeiro	Francisco de Barros Arnao Piper Manuel Fernandes Morais Nicolau Carvalho Francisco Martins da Rocha Manuel Lopes Marinho André Lopes Isidro Clemente Pires Simão Pacheco Domingos Francisco	Francisco de Barros Arnao Piper António Dias Borges Nicolau Carvalho António Gonçalves Beleza Bernardo Pereira Camelo André Leitão Vicente Pereira Jaques de Pate Bento Ribeiro Torrado
Estrangeiros	Pero Van Justren Arnao Piper Pero Pate	Jaques de Pate João Mani Oto Eldres Roland Hill Jaques de Crame Miguel Tanses Pero Airal Estêvão de Brum Aimis Aidam Roberto Pampião Richard Peres João Mones	Richard Peres João Mani Oto Eldres Roland Hill Jaques de Crame Miguel Tanses Pero Airal Estêvão de Brum João Cuper Simão Verete Walter Maynard João Mones

[395] - Segue-se o modelo sistematizado em Jacob Price e Paul G.E. Clemens, "A Revolution of Scale in Overseas Trade: British Firms in the Chesapeak Trade, 1675-1775", *Journal of Economic History*, vol. 47, nº1, 1987, pp.1-43. Embora o autor considere que a posse de partes em navios permita descortinar um maior envolvimento e regularidade dos agentes no negócio, pode-se questionar se , no caso português, a participação na armação não será antes uma necessidade decorrente da crise no sector dos transportes, um dos efeitos do período de guerra, finalizadas as Tréguas. A justaposição do tráfico e do transporte significaria a presença de outras condicionantes que não uma maior consistência do grupo mercantil. Antes um dos resultados da alteração na conjuntura política e militar com custos superiores para o transporte. Tema do capítulo V.

Da síntese do Quadro XI surgem cinco indivíduos, quatro portugueses e um estrangeiro que, naqueles três anos, pelas quantidades manobradas e regularidade no negócio, mais contribuíram para a entrada de açúcar no Porto: Arnao Piper, com origem nos Países Baixos, André Lopes Isidro, Nicolau Carvalho, Francisco de Barros e Manuel Fernandes de Morais, embora este correspondente do comerciante Duarte da Silva tenha a sua intervenção finalizada em 1644. Ficava na praça um sobrinho seu, Policarpo de Oliveira, sem idêntica projecção nos contactos directos com o Brasil. Na década de cinquenta, marcou lugar nas rotas de ligação à Europa, contando com familiares, dois irmãos, em Ruão[396]. Os outros, Francisco de Barros e Nicolau Carvalho, traçavam, nestes anos de recuperação, um futuro notável. Este, como administrador da Companhia Geral, até 1651, ano em que morre, transitando o cargo para Henrique Fernandes Mendes, homem discreto até desempenhar essa função. Francisco de Barros, cristão velho, senhor de engenho aquando da ocupação holandesa[397], sobreviveu a todas as vicissitudes por que a comunidade mercantil passou nos anos agitados de 1657 e 1658, vindo a dominar as importações numa escala, sem precedentes, no período de agonia da Companhia Geral, quando já era, nesta cidade, procurador de Jerónimo Nunes da Costa[398]. André Lopes Isidro debateu-se com várias dificuldades no tráfico brasileiro nos anos de 1630. Um dos seus navios ficaria na Bahia retido por ordem do Governador e, quando regressado,

---

[396] - Relação de parentesco em ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo de Policarpo de Oliveira, nº 8237.

[397] - "Relatório dos Delegados Directores da Companhia das Índias Ocidentais entregue à assembleia dos Altos e Poderosos Senhores Estados Gerais, 31 de Agosto de 1624", em *Documentos Holandeses*, vol. I, Rio de Janeiro, 1946, p.16.

[398] - Daniel Swetschinski, *The Portuguese Jewish...*, p. 218. Pelos "Livros da Redízima", reconstrói-se o percurso de Francisco de Barros:

Anos	quantidade (arrobas)
1643	1544
1644	1446
1647	3418
1650	261
1651	631
1653	5968
1656	14689
1657	10043
1659	4962
1663	21778

sujeitou-se aos embargos para preparação da armada do Conde da Torre[399]. Lidava com a Bahia e com o Rio de Janeiro. É dos poucos mercadores que se pode certificar ter ensaiado, logo em 1647, contactos com Pernambuco[400]. O seu filho, Manuel Rodrigues Isidro, coadjuvava-o no Porto até ir para Lisboa em 1651, onde, mantendo negócios com Policarpo de Oliveira, viria a estabelecer bons relacionamentos com deputados da Companhia Geral. O tio, seu homónimo, após a prisão em 1618, saltou para Madrid, donde seguiu para Hamburgo. Com ele morava um outro sobrinho, Baltazar Álvares Nogueira. A família Isidro montou uma teia para jogar em todas as frentes: no Brasil, no Reino, concedendo créditos a mercadores e mareantes de Vila do Conde, Coimbra, Figueira da Foz e Faro. Na Europa, com ligações preferenciais a Hamburgo, e, ainda, com Angola e Goa[401]. Oferece uma boa ilustração do quadro impressionista traçado por Mauro.

O escalonamento dos agentes a partir de registos alfandegários em pouco coincide com o retrato que se obteria, se fosse esse o intuito, da consulta dos notariais. A título de exemplo, veja-se o que se apuraria com os fretamentos celebrados em 1638 e o que deles se esperaria ter passado pela alfândega em 1639. André Lopes Isidro permaneceria em destaque no cotejo de ambas as fontes. No entanto, nenhum dos restantes, para estes anos, tem idêntica relevância nos livros dos tabeliães. Em vez deles, saem da sombra Francisco Cardoso de Baeça, Francisco Fernandes Couto e Francisco Fernandes de Lara, dados como importadores menores nos Livros de Redízima. As quantidades, amplamente sobrevalorizadas nos contratos de fretamento, mostrariam outra ordem de discrepância. Não admira. Em épocas de guerra, de corso assanhado, as intenções declaradas diante do notário poderiam sair goradas[402].

---

[399] - Vide Cap. I.

[400] - Cotas dos contratos em apêndice documental.

[401] - A geografia dos negócios de Manuel Rodrigues Isidro, em ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº6707.

[402] - Para conhecimento da disparidade de informações, confronte-se o que se apreende nos fretamentos de 1638 e o que efectivamente passou pela alfândega em 1639

Agentes	Fretamentos (1)	Redízima (2)
André Lopes Isidro	1436 arrobas	364 arrobas
Francisco Cardoso de Baeça	594 arrobas	não consta
Francisco Fernandes do Couto	594 arrobas	17 arrobas
Francisco Fernandes Lara	594 arrobas	63 arrobas

(1)- cotas dos contratos em apêndice documental

(2)- *Cabido da Sé*, "Livros de Portagens e Redízima", L. 114

Ao lado desta elite, desenha-se uma participação crescente dos estrangeiros nos circuitos de importação de açúcar brasileiro: 4 em 1639, 13 em 1644 e 14 em 1647. São conhecidos os produtos a que deviam a sua consideração nos fluxos abastecedores da cidade. Os ingleses detinham uma posição dominante no tráfico de bacalhau e de tecidos, enquanto os flamengos e franceses lidavam com cereais, apetrechos navais, armas e munições. Em 1636, eram apenas nove os homens de negócio que podiam fornecer trigo e centeio para provimento das armadas reais, todos estrangeiros, figurando na lista João e Arnao Piper, flamengos[403]. Os *Livros da Redízima* demonstram que os estrangeiros se insinuavam nas rotas primárias, não lhes sendo estranha a posse de navios afectos à navegação brasileira, por vezes em parceria com portugueses. Em 1638, por carta do Corregedor sobre os percalços no embargo de navios de grande porte para o socorro a Pernambuco, conhecem-se algumas particularidades da frota brasileira. Aí se especifica que existia uma nau de "fabrica inglesa", de Manuel de Sousa Galhardo, vinda do Brasil, viagem realizada "por conta dos senhorios ingleses". Além desta , outras duas se apresentavam com "fábrica inglesa" e, possivelmente, também elas com propriedade repartida entre indivíduos dessa nação e portugueses[404].

Se o flamengo Arnao Piper adquiria já uma posição cimeira nos anos de 1644 e 1647, a sua experiência não tem paralelo entre os estrangeiros que, embora medrando graças a contactos decisivos para o tráfico de produtos europeus, mantinham-se arredados da elite, por enquanto caracterizada pelos maiores importadores de açúcar.

Quanto à exportação de diversos bens para a Europa, o primeiro livro de portagens data de 1647. Do balanço final das contas de cada mercador, toma-se o rasto de 47 indivíduos: 26 portugueses e 21 estrangeiros. Entre os dez maiores operadores, cuja tributação perfez 68,4% das receitas deste imposto, figuram apenas dois portugueses e um deles com actividade limitada a este ano (Simão Fernandes Dias). O quadro XI-a identifica e hierarquiza, segundo os montantes de imposto pago, os principais agentes participantes nas rotas europeias, independentemente dos produtos em causa.

É flagrante o contraste com o resultado da análise dos importadores. O comércio europeu era liderado por ingleses e flamengos. Entre os portugueses, os Isidro voltam a estar em destaque. O pai, André Lopes Isidro, encabeçou as importações de açúcar, o filho, Manuel Rodrigues Isidro, emparelhava com os estrangeiros no comércio com a

---

[403] - Francisco Ribeiro da Silva, *Ob. Cit.*, vol I, pp. 121- 123.
[404] - AHU, *Baía*, nº 816. Carta de 19 de Junho de 1638.

Europa. Contudo, se a observação se focalizar apenas nos circuitos do açúcar, outros portugueses, com um pé no Brasil, outro na Europa, merecem ser nomeados, até pelo seu carácter de excepção.

QUADRO XI -a Os maiores exportadores Porto _ 1647/1648	
Comerciante	**Quantia (em réis)**
João Mani	337 470
Miguel Tanses	287 110
Arnao Piper	242 570
Richard Peres	223 240
Simão Fernandes Dias	191 770
Roland Hill	177 470
Estêvão de Brum	172 920
Walter Maynard	146 010
Manuel Rodrigues Isidro	129 100
Jaques de Pate	117 890
Subtotal	2 025 550 **(68,4% do total)**

Por se inserir numa fase de ascensão do tráfico e por existirem registos dos fluxos de entrada e saída, o ano de 1647 constitui a melhor escolha para averiguar o que sucedia na cidade do Porto quando os navios, regressados a salvo do Brasil, descarregavam as caixas na alfândega[405]. O Quadro XII, arruma os principais importadores desse ano e coloca em evidência a participação estrangeira nesta rota primária.

Os doze estrangeiros não se inserem no topo da hierarquia. Têm uma fraca representação nos circuitos brasieliros, mas, no conjunto, o seu contributo é igual ou pouco inferior ao da multidão de operadores que, no ano de 1644 ou em 1647, pagaram dízima por pequenas quantidades de açúcar. A lista é encabeçada por quatro portugueses, nenhum deles, casualmente, ligado aos Isidro. Adiante se verá que apenas Manuel Rodrigues Isidro, Nicolau Carvalho, Francisco de Barros e Bernardo Pereira Camelo contam para ambos os circuitos, de importação e reexportação. Vicente Pereira confinava a sua

[405] - Análise comparada dos Livros 122, (de Redízima) e 123 (de Portagens), AHDP, *Cabido da Sé*, "Livros de Portagens e Redízima".

actividade à navegação brasileira e os mestres de navios, como António Dias Borges, adquirem uma notoriedade sincopada, limitada às viagens que executam com essa função. Pela regularidade exposta em registos posteriores, a elite fica, na verdade, reduzida a oito membros, devendo ignorar-se António Dias Borges e António Gonçalves Beleza[406].

QUADRO XII

Importações de açúcar - Porto 1647

Os maiores importadores	Comerciantes	Caixas[407]
	Francisco de Barros	171
	Nicolau Carvalho	124
	Bento Ribeiro Torrado	75
	Vicente Pereira	68
	Jaques de Pate	61
	Bernardo Pereira Camelo	56
	André Leitão	53
	António Gonçalves Beleza	47
	António Dias Borges (mestre)	45
	Arnao Piper	44
	Subtotal	**694 (46%)**
Outros estrangeiros	João Mani	22
	Oto Eldres	18
	Jaques de Crame	11
	Richard Peres	10
	Simão Verete	7
	Miguel Tanses	7
	Pero Airal	4
	Walter Maynard	3
	Estêvão de Brum	2
	João Mones	1
	Subtotal	**110 (7%)**

Em 1647, saíram 32 navios do Porto carregados com 4258 caixas (Quadro XIII-a).

406 - Para conferir a regularidade da participação destes agentes, ver apêndice documental respeitante aos importadores de açúcar para os anos de 1639, 1643, 1644, 1647, 1650, 1651, 1653, 1656, 1657, 1659, 1663.

407 - Por confronto com as exportações, as arrobas importadas foram convertidas em caixas, tomando uma média de 20 arrobas por caixa. Justificação deste cálculo nos capítulo III e IV.

QUADRO XIII – a Reexportação de açúcar (Porto, 1647) Os mercados europeus					
Mercados[408]	**Caixas**		**Navios**	**nº de agentes**	**Caixas/ nº agentes**
	nº	**%**			
Inglaterra	1851	43	10	14	132,2
Hamburgo	1035	24	6	29	35,6
Holanda	592	14	6	26	22,7
França	78	18	10	18	39
Total	4258		32	47	

O tráfego inglês e francês equiparam-se, olhando o número de navios. Mas a dimensão da carga respectiva é consideravelmente distinta. Dez navios ingleses bastaram para escoar cerca de 43% do total das exportações de açúcar. Embora os dados respeitem a fluxos de saída, merecem ser comparados com o tráfego estrangeiro que pautou neste ano os portos de Viana e de Lisboa, através de registos de entrada, cujo conhecimento provém das visitas às naus realizadas pela burocracia inquisitorial[409]:

QUADRO XIII- b Tráfego Estrangeiro no ano de 1647						
	Porto		**Lisboa**		**Viana**	
Proveniência	**Navios**	**%**	**Navios**	**%**	**Navios**	**%**
Inglaterra	10	31	34	31	3	18
França	10	31	0	0	12	71
Alemanha	6	19	19	18	0	0
Holanda	6	19	49	46	1	5,5
Não Identif.	0	0	5	5	1	5,5
Total	32	100	107	100	17	100

[408] - Para uma percepção da evolução dos mercados, em especial, da descida acentuada das regiões que passariam a ter contactos directos com centros de produção, Inglaterra e França:

Mercados	**1650**	**1653**	**1656**	**1657**
Inglaterra	8,6 %	59 %	32 %	19 %
Hamburgo	32 %	27 %	54 %	35 %
Holanda	40 %	4 %	0 %	42 %
França	19 %	9 %	14 %	4 %

[409] - Para Lisboa: Virgínia Rau, "Art. Cit.", a partir da Tabela D, p. 241. Para Viana, Maria de Fátima Reis, "Um Livro de Visitas a Naus Estrangeiras. Exemplo de Viana do Castelo (1635-1651)", em Maria Helena Carvalho dos Santos (coord.), *Inquisição*, vol. II, Lisboa, 1989, pp. 709-742, a partir do quadro da p. 724.

Há a assinalar o excepcional tráfego verificado em 1647 em Lisboa. 107 navios está muito distante da média da década de quarenta que se situa em 68,5. Em Viana, pelo contrário, aqueles 17 pouco se desviam da média (18 navios). Para o Porto, não é possível saber em que medida os 32 navios se afastam ou se assemelham ao que se terá verificado na época, uma vez que a série dos livros de portagens se inicia neste ano. O confronto deve ignorar o pico registado em Lisboa. Ainda assim, a hierarquia é bem explícita. O tráfego da capital, numa fase de recuperação do comércio externo, sensível até na agonizante economia portuária algarvia[410], volta a ter uma expressão que ultrapassa os outros dois portos de tráfico nortenhos, tomados no seu conjunto. A profusão de unidades holandesas, por um lado, e a modéstia da navegação francesa (nula em 1647, mas sempre rara na década de 40), por outro, retratam a especificidade de Lisboa. Os circuitos franceses parecem passar principalmente por Entre Douro e Minho, sobretudo por Viana. Uma preponderância que determina a estrutura do movimento do porto, não só em 1647. Embora a Inglaterra também para aí dirigisse os seus navios, num total de 223 embarcações inspeccionadas entre 1635 e 1652, coube à França 92 (maioritariamente via Bordéus, com 32 observações), contra 65 inglesas, 31 holandesas e 17 alemãs[411]. No que se prende com as relações francesas, o Porto teria mais afinidades com a vila do Lima que com Lisboa, embora Ruão e La Rochelle tivessem uma importância muito superior a Bordéus.

O exercício destinado a cotejar com outros portos o perfil do tráfego do Porto em 1647, tomado como um ano exemplificativo, tem limitações evidentes porque é inviável proceder à etapa seguinte, que descortinaria o tráfico implicado nos totais de navios em trânsito por cada uma das localidades marítimas em confronto. Veja-se como a igualdade da navegação francesa e inglesa no Porto esconde diferenças assinaláveis na quantidade de açúcar exportado, adquirindo a Inglaterra uma relevância que nem sequer é seguida pela França, mas sim por Hamburgo com apenas 6 navios (Quadro XIII-a). Se não é inverosímil associar à presença esmagadora de navios franceses em Viana uma clara ascendência do mercado francês nas relações da vila, as conclusões a tirar da discrepância entre a navegação inglesa e holandesa em Lisboa terão de ser ponderadas com o que se apura sobre as diferentes taxas de utilização/tonelagem dos respectivos navios, considerando pertinentes as informações do Porto. Aqui, as naus inglesas carregaram em média 185

[410] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico...*, p. 288.
[411] - Maria da Fátima Reis, "Art. Cit.", p.724.

caixas, enquanto as holandesas apenas arrumaram 98,6. Admitir-se-á, pois, uma relação próxima de 1 para 2 entre a tonelagem, ou capacidade de exploração do porte útil dos navios em cada uma das marinhas. Os 49 navios holandeses ancorados em Lisboa assegurariam um tráfico inferior ou, no máximo, igual ao comportado nos 34 ingleses (Quadro XIII-b). Serve esta análise para relativizar a primazia dos circuitos da navegação neerlandesa na capital.

Mais do que a excepcional proximidade da praça de Lisboa aos mercados holandeses, as fontes aqui cotejadas certificam a "dependência" da cidade relativamente às localidades nortenhas para as suas reexportações dirigidas a França. A ser assim, encontra-se uma explicação adicional para o padrão de viagens organizadas em Lisboa que tiveram Viana como porto de descarga. A complementaridade dos portos pressuporia uma gradual "especialização" das respectivas relações com o exterior. As redes mercantis no Reino, unindo as localidades portuguesas, serviriam para reexpedir as mercadorias em função dos contactos preferênciais de cada uma das praças com os mercados europeus.

Voltando a tomar o Porto como um caso de estudo, interessa descobrir os agentes que garantiram a distribuição das 4258 caixas (Quadro XIII- a). O açúcar importado por 161 indivíduos seguia para a Europa por intervenção de 47. Nos mercados europeus, a Inglaterra domina e expõe o mais elevado grau de concentração. Uma preponderância apenas abalada pela crise diplomática de 1650-52[412], até que, depois de 1656, se comece a sentir a concorrência dos Barbados, colocando em xeque o comércio de açúcar controlado pelos ingleses de Portugal. Ainda se ensaiaram algumas reconversões, vindo navios em rota para os Barbados carregar vinho e azeite ao Porto. Tentativas de fraco alcance, pois caem no esquecimento nos anos subsequentes a 1656[413].

Dos 47 exportadores, 23 operaram em vários mercados simultaneamente, acumulando Hamburgo e Holanda, ou Hamburgo, Holanda e França. Neste contexto, também a Inglaterra apresenta particularidades, pois raros são aqueles que traficavam com esse mercado em associação com os restantes. Nova especificidade se descobre quando se procura a parte que coube a agentes nacionais e estrangeiros na reexportação de 4258 caixas. Os contactos com a Inglaterra são do foro quase exclusivo dos estrangeiros,

---

[412] - L.M.E. Shaw, *Trade, Inquisition and the English Nation...*, pp.45 a 48.
[413] - Carregamentos que constam apenas do Livro de Portagens, nº 139.

dando espaço a uma participação irrisória dos mercadores nacionais. O mesmo não sucedia com os centros da Europa do Norte (Quadro XIV).

QUADRO XIV Naturalidade dos agentes e quantidades exportadas Porto 1647				
Mercados	**agentes estrangeiros**	**quantidade em %**	**Agentes Portugueses**	**quantidade em %**
Inglaterra	11	95	3	5
Hamburgo	8	41	21	59
Holanda	6	35	20	65
França	8	45	12	55

Se qualquer dos destinos obrigou a uma partilha dos mercados entre estrangeiros e portugueses, é, no entanto, visível o significado das redes nacionais nas praças da Europa do Norte, não desmontadas ou reconstituídas na sequência das actuações do Tribunal de Coimbra. Cabia à facção portuguesa uma parte não despicienda das relações com Hamburgo, Holanda e França, tanto pelo número de agentes como pelo somatório das quantidades expedidas. Neste quadro, a timidez dos portugueses na rota inglesa lembra a geografia das migrações, matizando a correlação entre a acção inquisitorial na desagregação do grupo mercantil e a infiltração estrangeira. A Inglaterra distorce o ângulo de observação do problema da naturalidade dos agentes que asseguram o comércio nas rotas europeias. Não tendo encontrado a comunidade sefardita recepção no Reino dos Stuarts, uma vez expulsos por Jaime I em 1609[414], o comércio restabelecia-se a custo de uma imigração inglesa e de uns escassos mercadores portugueses que conseguiam romper a apertada barreira exclusivista, talvez a troco da partilha do tráfico brasileiro. Para outros mercados, mais do que a subjugação ao controlo estrangeiro, emerge como regra uma repartição, não equitativa, contudo, mas permitindo que alguns mercadores nacionais, com suas redes no exterior, se fizessem representar entre os maiores comerciantes. Uma observação que sublinha a singularidade das relações das praças europeias com a Inglaterra, mais do que

[414] - J. Israel, "Art. Cit.", *Studia Rosenthaliana*, vol. XXIII, nº 2, p.51.

QUADRO XV- a

Os estrangeiros nas reexportações : Porto 1647

unidade : caixa

	Comerciante	Inglaterra	Hamburgo	Holanda	França	Total
Ingleses	João Mani	572				572
	Miguel Tanses	426	1			427
	Richard Peres	313				313
	Roland Hill	215				215
	Walter Maynard	151				151
	Pedro Vergel	40			1	41
	Raimund Perse	15				15
	Richard Guilherme	12				12
	Joseph Estute	6				6
Outros	Arnao Piper	9	169	22		200
(Flamengos	Jaques de Pate	3	6	6	93	108
Franceses)	Oto Eldres		94	61	9	164
	Jaques de Crame		91	6		97
	João Mones		64	58	2	124
	João Cuper		8			8
	Simão Verete			46		46
	Estêvão de Brum				162	162
	Pero Airal				68	68
	Pero Bergier				16	16
	Diogo Verger				1	1
	SUBTOTAIS	1762	433	199	352	2746

QUADRO XV -a

Os Portugueses nas reexportações: Porto, 1647

unidade : caixa

Portugueses	Comerciante	Inglaterra	Hamburgo	Holanda	França	Total
	Simão Fernandes Dias	83	30	65	210	388
	Manuel Rodrigues Isidro	3	80	82	110	275
	Francisco de Barros	3	56	25	34	118
	Nicolau Carvalho		74	33	10	117
	João Ribeiro da Silva		47	6	17	70
	António da Fonseca Guedes		47	17	1	65
	Diogo Timão		33	8		41
	Bernardo Pereira Camelo		30			30
	Francisco Rodrigues Gomes		17	24		41
	Bento Ribeiro Torrado		12	4		16
	Guterres Ferreira		12			12
	Manuel Pinto Cardoso		11	26	16	53
	Francisco Travino		11			11
	Manuel António		9			9
	Manuel Travino		8	23		31
	Henrique Fernandes Mendes		7	10		17
	António Mendes de Leão		5			5
	Vicente Nunes Coutinho		5	8	10	23
	Manuel Fernandes Dias		4			4
	João de Carvalho		3		18	21
	Miguel Rodrigues		1	8		9
	Geraldo Robim		100	20		120
	Pantaleão Fernandes			13		13
	Francisco Gonçalves Canário			9		9
	Cristóvão Cerveira			7		7
	Francisco Gonçalves Araújo			4		4
	António Henriques Costa			1	2	3
	SUBTOTAIS	89	602	393	428	1512

uma fragilidade portuguesa[415]. Não admira que a Companhia Geral se visse forçada a incorporar os interesses ingleses quando usufruía o estanco do bacalhau no tráfico brasileiro. Uma cumplicidade desvendada na dependência portuguesa para abastecimento desse bem - incluindo os estatutos da empresa um capítulo a isso reservado - mas também nas relações de negócio estabelecidas entre homens da Companhia e os comerciantes ingleses de Lisboa e Porto, que o exemplo atrás citado de Walter Yate desvenda.

Sempre que a Inglaterra surge como principal mercado, nomeadamente em 1653, e neste ano em análise de 1647, a hierarquia dos principais operadores nos circuitos de reexportação compreende os ingleses, nos seus quatro lugares cimeiros, em comunicação exclusiva ao seu país de origem (irrelevante a excepção de Miguel Tanses, ao enviar uma caixa para Hamburgo). Numa leitura que ignorasse a "distorção" introduzida pela Inglaterra e se ficasse pelos demais mercados, as conclusões seriam diferentes. Alguns portugueses teriam direito a aparecer entre a elite dos operadores internacionais. O quadro XV-a reúne toda a informação referente às reexportações de açúcar em 1647, arrumando os agentes em função do que se pôde apurar da sua naturalidade. A partir dele, isolando a Inglaterra, obter-se-ía a seguinte hierarquia dos agentes envolvidos nos circuitos europeus:

Simão Fernandes Dias	388 caixas
Manuel Rodrigues Isidro	275
Arnao Piper	200
Oto Eldres	164
Estêvão de Brum	162
João Mones	124
Geraldo Robim	120
Francisco de Barros	118
Nicolau Carvalho	117
Jaques de Pate	108

[415] - Quer em Roterdão quer em Livorno, constata-se como característica da Inglaterra, nas suas relações comerciais com a Europa, a capacidade dos seus agentes emigrados para controlarem em exclusivo os circuitos do país acolhedor com o seu país de origem. Nesta particularidade, Braudel e Romano admitem poder falar-se de uma forma de "especialização" dos agentes: especialização, não do tipo de bens traficados, mas das rotas dominadas. Nesse caso, a presença dominadora da comunidade inglesa nas relações de Livorno-Inglaterra e de Roterdão-Inglaterra revela como o a praça do Porto não era excepção. Sobre Livorno, F. Braudel e R. Romano, *Ob. Cit.*, p.75 ; sobre Roterdão, P. W. Klein, " "Little London": British merchants in Rotterdam during the seventeenth and eighteenth centuries", em D. C. Coleman e Peter Mathias (ed), *Enterprise and History. Essays in Honour of Charles Wilson*, Cambridge, 1984, pp. 116-134, em especial p.128.

Os dez primeiros lugares, assim forjados, definem um grupo composto por cinco portugueses (incluindo Geraldo Robim, da família dos Bobim ou Robys de Viana, com origem holandesa, católica, naturalizada, desde o início da década de trinta e com laços matrimoniais com os Lima[416]) e cinco estrangeiros. Apenas quatro indivíduos coincidem com a lista dos maiores importadores: Francisco de Barros, Nicolau Carvalho, ambos expedindo uma quantidade próxima à que importaram, Jaques de Pate e Arnao Piper, negociando um número de caixas bastante superior. Mas, na generalidade, os resultados confirmam a importância das comunidades estrangeiras para a recuperação do comércio externo no período da Restauração. Com efeito, para encontrar estes poderosos negociantes nacionais, os dados foram sujeitos a sucessivas triagens: primeiro, pela observação genérica dos 10 maiores exportadores, onde se descobriu Manuel Rodrigues Isidro; depois, ao nível dos mercados do açúcar, só ignorando a Inglaterra, se pôde encontrar os lugares de Francisco de Barros, de Nicolau Carvalho e de Bento Ribeiro Torrado.

O universo dos agentes envolvidos em cada um dos trajectos, importação e reexportação, é bem distinto. Comecemos por eliminar os pequenos operadores que receberam uma caixa, sinal evidente da sua marginalidade no tráfico internacional. Saem do circuito 21 caixas, somente. Admitamos, ainda, que quantidades inferiores a 50 arrobas se possam dirigir a um consumo local. Seriam excluidos mais 29 agentes e 55 caixas. Destas suposições, reconstroi-se um universo de 111 importadores para 1447 caixas de açúcar. Activos nos circuitos europeus, encontram-se 47 comerciantes e as quantidades implicadas, neste ano de 1647, ascendem a 4258 caixas, por certo devido a acumulação de existências do ano anterior. Desde logo se conclui, pela concentração do negócio de reexportação, a necessidade de mecanismos de transferência para aqueles que detinham os meios e os contactos imprescindíveis à fase final da distribuição do produto. O grau dessa transferência é notável, na medida em que, mesmo no patamar superior do grupo, é pouco significativa a intercepção dos dois universos sociais.

Eis a demonstração de que o Porto, a exemplo de outras localidades portuárias, não servia só de escala, por razões fiscais, numa rota cujas extremidades seriam as escápulas brasileiras e as europeias. A essa função de

---

[416] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana*..., p. 193.

entreposto subjaz um mundo de trocas que retirava o açúcar da esfera de influência de operadores portugueses, com redes melhor integradas na colónia, e o colocava nas mãos daqueles que o faziam chegar aos mercados europeus, maioritariamente estrangeiros. Nesta passagem, os ingleses não tinham concorrência, sustentando 41 % das reexportações, totalmente dirigidas para a Inglaterra. O Quadro XVÍ devolve a imagem de uma fractura entre dois universos mercantis que será ainda perceptível na segunda metade do século XVIII[417].

A inserção estrangeira no tráfico brasileiro é subtil. Assegura apenas 14 % das importações, pese embora, que um flamengo, Arnao Piper, detenha uma posição invejável. Estava isolado. O domínio estrangeiro residia nos fluxos europeus, ensombrando a capacidade das redes portuguesas para controlarem, do exterior, as transacções. Veja-se aqui uma das consequências possíveis da conjuntura difícil dos anos trinta de Seiscentos. Na verdade, as fontes notariais de Amsterdão, para as duas primeiras décadas do século XVII, narram a comunidade sefardita portuguesa envolvida num comércio triangular, articulando a Holanda, Portugal e o Brasil. Para a manutenção desse negócio, o grupo de Amsterdão, tal como outros localizados em portos estratégicos europeus, deve ser entendido como um ramo de redes mais vastas que passariam por Portugal e se estenderiam às Ilhas e ao Brasil[418]. Referiu-se, como ilustração dessas cadeias de troca, o papel dos Nunes Pina, ou de André da Fonseca, aquele ditando encomendas com resposta em Pernambuco ou na Bahia, este, testa de ferro de seus parentes de Ruão. Nessas décadas iniciais do século XVII, se registos alfandegários houvesse, provavelmente o conjunto dos responsáveis pela importação seria, num grau superior, coincidente com essoutro participante na reexportação. Mas em 1647, depauperada a facção cristã nova e quebrados os contactos por sucessivas acções persecutórias, discricionárias contudo, reduzia-se a 26 o número de portugueses activos no comércio internacional, e só merecem menção seis, por controlarem simultaneamente com quantidades dignas de nota as transacções com o Brasil e com os portos do norte da Europa.

---

[417] - Jorge M. V. Pedreira, *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa...*, pp. 332-336.
[418] - Daniel Swetschinski, "Art. Cit", p.60 e 61.

QUADRO XVI

Importadores e exportadores: Porto 1647

Unidade : caixa

	Comerciante	Importação	Exportação	Mercado dominante
Portugueses	Francisco de Barros	171	118	Hamburgo
	Nicolau Carvalho	124	117	Hamburgo
	Bento Ribeiro Torrado	75	16	Hamburgo
	Vicente Pereira	68	–	–
	Bernardo Pereira Camelo	56	30	Hamburgo
	André Leitão	53	–	–
	António Gonçalves Beleza	47	–	–
	António Dias Borges	45	–	–
	SUBTOTAIS	639	281	
	% sobre Total	42 %	7 %	
Estrangeiros: flamengos franceses	Arnao Piper	44	200	Hamburgo
	Jaques de Pate	61	108	França
	Oto Eldres	18	164	Hamburgo
	Jaques de Crame	11	97	Hamburgo
	João Cuper	11	8	Hamburgo
	Pero Airal	4	68	França
	Estêvão de Brum	2	162	França
	João Mones	1	124	Hamburgo
	Simão Verete	7	46	Holanda
	Pedro Bergier		16	França
	Diogo Verger		1	França
Ingleses	Miguel Tanses	7	427	Inglaterra
	João Mani	22	572	Inglaterra
	Roland Hill	14	215	Inglaterra
	Richard Peres	10	313	Inglaterra
	Walter Maynard	3	151	Inglaterra
	Pedro Vergel (?)		41	Inglaterra
	Raimundo Perse		15	Inglaterra
	Richard Guilherme		12	Inglaterra
	Joseph Estute		6	Inglaterra
	SUBTOTAIS	215	2746	
	% sobre Total	14 %	64,4 %	

Esquecendo Simão Fernandes Dias, por se perder o seu rasto, ficariam em lugar de honra Francisco de Barros, Nicolau Carvalho, Bernardo Pereira Camelo, Bento Ribeiro Torrado e Manuel Rodrigues Isidro. Um núcleo limitado, heterogéneo, integrando cristãos novos e velhos. Qualquer deles tecerá relações privilegiadas com a Companhia Geral do Comércio do Brasil. Uma referência, por agora, superficial, mas que pretende sublinhar até que ponto a instituição congregou as elites mercantis de Lisboa e Porto. Como tal, as oposições erguidas à empresa, mascaradas de protestos de matiz regionalista ou religiosa, deverão ser reequacionadas futuramente[419].

Entre os Ingleses, alguns indivíduos, pela regularidade dos negócios e pelo tempo de residência na cidade, emprestam solidez à comunidade do Porto, apesar da sua tardia organização em feitoria autónoma de Lisboa[420]. Merecem um apontamento mercadores como Rowland Hill que teve em Aveiro como feitor Thomas Maynard, o cônsul geral em 1656, um peão de Cromwell, peça chave nos bastidores diplomáticos para a redacção do tratado de 1654[421]. Vivia ainda no Porto, em 1663, Richard Peres, servindo também Viana, por intermédio de um conterrâneo, Pascoal Abel, monopolizador das exportações da vila para Inglaterra[422]. A seu lado, persistiam a residir no Porto, Joseph Estute a Walter Maynard, por certo familiar do cônsul geral, todos constando nas folhas reservadas ao rol da dízima cobrada aos ingleses, entre 1656 e 1663, no capítulo destacado da contabilidade alfandegária, conforme o estipulado no tratado de 1654. Uma exigência nascida dos atritos de 1650, quando, por retaliação à presença danosa de Blake na barra do Tejo, D. João IV decretou o sequestro de todos os navios e bens na posse de ingleses residentes no Reino. Atitude desastrada, cuja resolução se arrastará nos anos seguintes, dificultando as negociações do tratado, por não haver acordo quanto ao montante das indemnizações e formas de pagamento exigidas pela Inglaterra como condição para reatar relações amigáveis[423]. A questão terminaria com a inclusão no tratado de 1654 do artigo 25, que estipulava a cabimentação de metade dos direitos alfandegários, incidentes sobre o tráfico entre Portugal e Inglaterra, para pagamento das indemnizações. O

---

[419] - Ver capítulo II da Parte II.
[420] - Mais tardia que a de Lisboa, a feitoria do Porto só estaria instituida, com cônsul próprio, depois de Methuen, Elaine Sanceau, *The British Factory Oporto*, Porto, 1970, p.37.
[421] - L.M.E. Shaw,*Trade, Inquisition...*, p.150-151.
[422] - Maria de Fátima Reis, "Art. Cit.", p. 716 e 733.
[423] - L.M.E. Shaw, *The Anglo-Portuguese Alliance...*, p.8-10

procurou demonstrar que o cômputo de 120 engenhos seria irrealista, por implicar uma produção média de 10 000 arrobas, manifestamente inadequada, ao tomar como modelo o engenho Sergipe do Conde, dos maiores da colónia, e só capaz de garantir uma produtividade dessa ordem em anos excepcionais. Destas considerações, e não querendo afastar-se demasiado das suposições de Simonsen, Buescu fixa o número de engenhos em 200, com uma produção média de 6000 arrobas[447].

Os estudos que têm versado esta temática não permitem um retrato seguro do potencial da colónia, informação básica para um cálculo da procura de transporte. Compare-se o que se apuraria a partir de obras consagradas (quadro XVII) e fácil é apreender a disparidade das estimativas para o princípio do século XVII, admitindo alguns a verosimilhança de uma produção total de 1 200 000 arrobas no ano de 1600, quando outros, adivinhando terem-se construído mais trinta engenhos daí até 1610, colocam o total de produção em cerca de metade do que fora apontado para dez anos antes... Se o total de arrobas de Simonsen é desajustado, perfilhado por Buescu para 1600, não menos será o cálculo de 230 engenhos adiantado por Mauro para o ano de 1610. Esquecendo estes desvios, algumas conclusões se extraem da abordagem de Stuart Schwartz, tida como a mais sólida, porque menos imaginativa. Vislumbra-se um rápido crescimento nos últimos vinte anos de Quinhentos, durante os quais a produção terá passado de 300-350 000 arrobas para 600 000. Ter-se-á seguido uma relativa desaceleração, pois as informações de 1612 relatam um aumento menos notável do número de engenhos. A par desta evolução, não será de negar a tendência para ganhos gerais de produtividade, com os engenhos da Bahia a exporem um potencial superior ao demonstrado nos anos oitenta do século XVI. Contudo, esperar-se-ia das 346 unidades existentes em 1629 uma quantidade acima de 900 000 arrobas. Entre 1612-1614 e esse ano, o número de engenhos aumentou 44,5 %, mas a produção total apenas foi acrescentada em 22%. Possíveis efeitos da difusão de inovações na moenda, introduzidas por um suposto clérigo do Perú, substituindo os dois cilindros por três, novidade que se associou a menores encargos de capital e melhor qualidade do produto[448]. Factores convidativos a uma profusão das unidades que, no entanto, sendo de menores dimensões, não acarretaram um aumento proporcional da produção da colónia.

---

[447] - Mircea Buescu, *História Económica do Brasil. Pesquisa e Análises*, Rio de janeiro, 1970, p. 84-85.
[448] - Frei Vicente do Salvador, *História do Brasil, 1500-1627*, (ed. revista por Capristano de Abreu), S. Paulo, 7ª ed., 1982, p. 302; Vera Lúcia Ferlini, *Terra, Trabalho, Poder*, S. Paulo, 1988, p. 111-113.

Quadro XVII

ANOS	Nº Engenhos	Nº Arrobas	Arroba/engenho	Fontes
1583	115	-	-	(1)
1584	118	300-400 000	2500-3300	(2)
1585	130	350 000	2 700	(3)
1591			6000	(4)
1600	c. 200	1 200 000	6000	(5)
1600	190-200	600 000	3000-3100	(6)
1610	230	735 000	3200	(7)
1610			4762	(8)
1612-1614	192	700 000	3646	(9)
		700 000		(10)
	170	500-600 000	2940-3529	(11)
1624	300	960 000	3200	(12)
1629	346	900 000	2601	(13)
1632			3700	(14)
1637	350	900 000	2571	(15)

(1) - Mircea Buescu, *Ob. Cit.*, p. 66 e Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 148 (tabela), ambos citando Fernão Cardim.
(2) - Ch. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for..*, p. 179, citando Fernão Cardim.
(3) - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p.219, estimativa própria.
(4) - Sturat Schwartz, *Ob. Cit.*, p.150 (tabela), citando Domingos de Abreu e Brito, tendo 63 engenhos em Pernambuco e uma produção total de 378 000 arrobas.
(5) - Mircea Buescu, *Ob. Cit.*, p.84-85.
(6) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.148 (texto).
(7) - F. Mauro,*Ob. Cit.*, p.219 (texto) e p. 276, (apêndice).
(8) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.150 (tabela), para 63 engenhos na Bahia e uma produção total de 300 000 arrobas.
(9) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.150 (tabela).
(10) - F. Mauro,*Ob. Cit.*, p. 276 (apêndice).
(11) - Ch. Boxer, *Ob. Cit.*, p. 179.
(12) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.150 (tabela).
(13) - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p.219 e 276 (apêndice) e Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.148.
(14) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 150 (tabela) par 84 engenhos na Bahia e uma produção total de 313 500 arrobas.
(15) - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 150 (tabela).

Importa destacar, por outro lado, o que as informações coligidas indicam sobre a capacidade média de cada engenho. A proposta de Buescu peca por optimista. 6000 arrobas poderão traduzir a produtividade de umas quantas unidades, em anos favoráveis, mas estarão longe de poder caracterizar a generalidade do tecido produtivo brasileiro. Mais fidedignas parecem as observações de Stuart Schwartz, que giram em torno das 3000-4000 arrobas, aliás corroboráveis pelos elementos fornecidos no relatório de

Adrien Van der Dussen de 1639[449], cotejado com outra fonte contemporânea que dá notícias complementares importantes para avaliar a capacidade de cada engenho nomeado[450]. O levantamento desses dados, respeitantes a 116 unidades das 120 não arruinadas pela guerra, entre as 166 que existiriam anteriormente, coloca a média na proximidade das 3500 arrobas, mesmo em regiões como Pernambuco onde não eram desconhecidos os grandes engenhos reais (quadro XVIII).

QUADRO XVIII

Produção dos engenhos do Nordeste (1630)

ARROBAS	Nº Engenhos	Prod. Máxima	Prod. Mínima	Prod. Média
1000-2000	13	26 000	13 000	19 500
>2000-3000	29	87 000	58 000	72 500
>3000-4000	24	96 000	72 000	84 000
>4000-5000	19	95 000	76 000	85 000
>5000-6000	16	96 000	80 000	88 000
>6000-7000	8	56 000	48 000	52 000
>7000-8000	3	24 000	21 000	22 500
>8000-9000	1	9 000	8 000	8 500
>9000-10 000	1	10 000	9 000	9 500
11 000	2	22 000	22 000	22 000
Total	116	521 000	407 000	463 500
Média		4 491	3 508	3 995

Ao lado dessas imponentes propriedades da Goiana, onde preponderavam, o Nordeste possuía uma estrutura produtiva marcada por engenhos de 2000-3000, 3000-4000 arrobas. Os que mais contribuiriam, pelo seu número e pelas terefas exploradas, seriam os de 5000-6000[451]. Nesta

[449] - Adrien Van der Dussen, *Relatório sobre as capitanias conquistadas no Brasil pelos Holandeses (1639). Suas condições económicas e sociais*, José Antônio Gonsalves de Mello (ed e notas), Rio de Janeiro, 1947.

[450] - "Breve Discurso sobre o Estado das quatro capitanias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Parahyba e Rio Grande situadas na parte setentrional do Brasil, publicada inicialmente pela *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano*, nº 34, Recife, 1887. Utilizada na edição de Van der Dussen realizada por José Antônio Gonsalves de Mello, pp. 139-196.

[451] -Para cobrir o montante das dívidas dos moradores contraídas à WIC, orçado em 2125 a 1816 florins foi necessária a hipoteca de 25 engenhos cuja produção era tida em 230, 240 ou 250 caixas por ano (entre 5750 e 6250 arrobas), Joan Nieuhof, *Memorável Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil (1640-1649)*, José Honório Rodrigues (ed.), S. Paulo, 1942, p.90.

desigualdade reside o sentido limitado de uma apreciação da potencialidade da colónia tomada pelo simples somatório de engenhos recenseados nas fontes.

Outros factores, condicionantes do ciclo anual da cultura, introduzem sempre uma margem razoável de erro a qualquer cômputo. Há a lembrar a frequência com que os grandes engenhos ficavam subutilizados, não só pelo processo de distribuição das tarefas como pela falta de lavradores que garantissem o aproveitamento da totalidade das explorações. Precariedade da produção e subutilização compunham o quotidiano do Sergipe do Conde, engenho bem conhecido graças à preservação dos seus registos de contabilidade. Um grupo de lavradores instável e uma grande fragmentação dos terrenos, muitos de 1 a 5 tarefas, repercutiam-se num nível de actividade que, por regra, ficava aquém da capacidade do engenho. Preparado para realizar no máximo 230 tarefas/ano, ficou-se por uma média de 206, entre 1523 e 1652. Transformando as tarefas em pães de açúcar (de 1 arroba cada) a "ociosidade" é ainda mais evidente. Uma produção diária muito variável, entre 7 a 65 formas, remete para uma subutilização próxima dos 58,3 %[452].

Acreditando em Van der Dussen, para quem um engenho real, movido a água, poderia garantir umas 40 a 50 arrobas diárias e um de bois, 35 arrobas, depara-se com novas dificuldades para estimar a oferta de açúcar. Os 120 engenhos do Brasil Holandês, activos em 1639, um ano de excelentes condições climatéricas segundo Barléu, deram 18 000 caixas[453]. O seu peso, também longe de ser rigoroso, andaria pelas 20-22 ou 25 arrobas[454]. Seja. Num ano excepcional, ter-se-ão remetido do Nordeste para a Europa 360 000 arrobas, o que volta a colocar em evidência, como a mais correcta, a média de 3000-3500 arrobas por engenho, valor para guiar os cálculos da procura de transporte.

O açúcar constituía a mercadoria determinante das necessidades de transporte. O algodão ficara para trás e o pau brasil era, em geral, embarcado como lastro[455]. A reconversão da quantidade de açúcar no seu correspondente em espaços necessários para transporte não oferece obstáculos de maior. Desde os primórdios, as cartas de fretamento referem a relação 54 arrobas

---

[452] - Mircea Buescu, *Ob. Cit.*, p. 109-115.
[453] - Gaspar Barléu, *História dos Feitos Recentemente Praticados durante Oito Anos no Brasil,* S. Paulo, 1974, p. 103.
[454] - Ch. Boxer, *Salvador de Sá*, p.180.
[455] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 150.

para 1 tonelada (volumétrica) de frete[456]. A aplicação desta paridade ao total de contentores usados e respectivo peso merece análise mais cuidada, pois a densidade da mercadoria não foi constante. A forma de embalar as ditas 54 arrobas seria tão variável quanto o peso das caixas foi traçando uma tendência que acabaria por substituir as de 10-12 arrobas por outras que chegaram a atingir 35[457]. Se os registos de embarque do mercador Miguel Dias Santiago, enquanto esteve em Olinda, sugerem a vulgaridade das caixas de 14 arrobas[458], já o "Livro das Saídas dos Navios e Urcas (1595-1605)"[459], contemporâneo das notas do mercador, permite verificar a frequência bem superior das que rondavam as 12 arrobas[460]. Contratos com data posterior a estas fontes, de 1613, permitem ainda inferir a circulação de contentores com cerca de 10,8 arrobas de açúcar branco[461]. Um conjunto de referências que explica, por seu turno, a relação entre o número de caixas e espaços fretados, aceite por mestres e carregadores. A cada tonelada atribuíam-se 5 ou 4 caixas[462]. A par de um aumento da cubicagem, os contentores experimentaram um peso crescente, talvez até mais acentuado, alterando a densidade de estiva. A profusão das caixas de 15 a 18 arrobas daria azo a estabelecer-se a nova paridade de 1 tonelada para 3 caixas, datando de 1617 o primeiro contrato que inclui essa conversão e que perdurará sempre que explicitada[463], apesar dos casos frequentes de 20 ou mais arrobas por caixa. Por costume, a relação 1 tonelada para 3 caixas perduraria, insinuando que a alteração terá sido mais sensível no peso que na volumetria. A maior densidade, por se reflectir em taxas de utilização menos vantajosas[464], talvez tenha contribuído para o aumento da taxa de frete, inibindo ganhos de eficiência no sector dos transportes[465]. Não obstante, o fisco tardava em

---

[456] - Contratos onde a relação foi explicitada: AHDL, C.11, C.3, L.11, fl. 103 e ss; C.6, L.22, fl. 77 e ss; C.5, L.17, fl. 86 e ss; C.10, L. 37, fl. 2; C.8, L.30, fl. 13; C. 21, L. 79, fl. 139 v°, para fretamentos entre 1592 e 1605. Idêntica relação se descobre nos notariais do Porto e Viana: 54 arrobas para 1 tonelada se for abatido, 36 arrobas para 1 tonelada se for em pé, só utilizada em transporte de açúcar de S. Tomé. Para Viana, ver Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p. 39 em nota.

[457] - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.113.

[458] - *Ibidem*, p. 113

[459] - José Antônio Gonsalves de Mello, " Os Livros das Saídas das Urcas do porto do Recife, 1595-1605", em *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Vol. LVIII, Recife, 1993, pp. 21-143.

[460] - Um carregamento de 14 caixas na Bahia em 18 de março de 1598 confirma a média de 12,5. AHDL. C.11, C.11, L.38, fl. 7.

[461] - AHDL, C.11, C.32, L.117, fl. 127.

[462] - Manuel António Fernandes Moreira, *Ob. Cit.*, p.39 em nota.

[463] - AHDL, C.1, C.32, L.158, fl. 112. AHDP, PO2, L.44, fl. 112, PO1°, 3ª série, L. 138, fl. 40 v°).

[464] - Ver capítulo IV.

[465] - Ver capítulo V.

adaptar-se a esta mudança rápida, persistindo a cobrança sobre caixas que se julgavam de 18 arrobas, mesmo que mais pesassem, pois em 1631 sabia-se das muitas que andariam pelas 20[466]. Em 1654, uma provisão do Conselho da Fazenda estipularia que no Porto se procedesse conforme aos tempos recentes, quando os contentores chegavam a ter 30 arrobas, e se ignorasse o abatimento da tara guiado por uma pauta antiga baseada nas 18 arrobas.

A década de trinta do século XVII testemunharia essa crescente variação, ficando na memória dos agentes de transporte e nos livros das alfândegas a relação certa, para efeitos de cálculo do frete, de 1 tonelada para 54 arrobas, idênticas a três caixas de 18. Mas as mudanças sobrepuseram-se. A arqueação dos navios, feita em toneladas volumétricas[467], expressaria mal a capacidade de frete dos navios nas rotas do açúcar. Ignora-se a identificação do porte através do número de toneladas, medidas com tonéis e seus submúltiplos, preferindo-se, como mais exacta, a referência ao total de caixas que o navio comportaria. Desta forma se especificava, por exemplo, a compra de 1/6 de uma embarcação para 25 caixas, 1/8 para 40 , 1/3 para 250 ou outro 1/3 para 130[468]. Quando os oficiais da Câmara do Espírito Santo quiseram alertar o Reino para a importância de servir o porto com uma navegação regular, lembraram em 1650 que seria conveniente ali chegarem três ou quatro navios de 300 ou 400 caixas. Uma indicação mais precisa do que se fosse dada em toneladas[469]... Indício da especialização da frota portuguesa, vocacionada para uma rota que se justificava pela importação de uma mercadoria dominante, ao ponto de se questionar, no quotidiano do negócio, a validade do tonel como medida padrão para aferir o porte dos navios, porque se tornara uma reminiscência dos tempos em que no Atlântico, e até na Rota do Cabo, na viagem de ida, a loiça de tanoaria acondicionava os bens embarcados. Uma especialização que traçava as características singulares de um circuito, destoando do velho mundo mediterrâneo, onde a multiplicidade de portos inseridos numa cadeia de distribuição e redistribuição de produtos variados assemelhava os navios de Marselha a "bazares ambulantes"[470]. Os do Brasil, pelo contrário, eram navios de açúcar. Medidos por caixas. Por isso, o cálculo da dimensão da procura de transporte

---

[466] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, Vol. IV, Lisboa , 1855, p.235.
[467] - Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões...* cap. II.
[468] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.150, fl. 3v°, L. 152, fl. 57; L.153, fl. 15; L. 153, fl. 129.
[469] - AHU, *Baía,* 1354.
[470] - F. Braudel e R. Romano, *Navires et Marchandises à l'Entrée du Port de Livourne (1547-1611),* Paris, 1951, p. 41-42.

nesta rota pede que se estime o número de toneladas de frete e que estas sejam reconvertidas num total de contentores de peso variável.

Considerando como mais verosímil a média de 3500 arrobas por engenho e sabendo que as caixas mais vulgares até 1615-17 teriam entre 10 e 12 arrobas, para depois, rondarem as 18-20, estimaram-se as necessidades de transporte que a extensão da cultura do açúcar foi impondo, a partir dos elementos coligidos por Stuart Schwartz[471] (quadro XIX).

QUADRO XIX

Dimensão da procura de transporte

Anos	Número engenhos	Produção (arroba) 3500 x n°eng.	Tonelagem 54 arrobas a t.	N° de Caixas	
				peso mínimo	Peso Máximo
1583	115	402 500	7 453	40 250	33 541
1612	192	672 000	12 444	67 200	56 000
1629	346	1 211 000	22 425	67 277	60 550

Algumas fontes referem 900 000 arrobas para a produção do ano de 1629, levando a julgar demasiado elevados os valores constantes do quadro. Se assim era, nas vésperas da invasão holandesa, o açúcar do Brasil pedia apenas 16 666 toneladas de frete. No entanto, sabendo que só Pernambuco costumava enviar cerca de 50 000 caixas, segundo o relatório de Jean Walbeek[472], e que propostas atribuíveis a Matias de Albuquerque, executadas para reformar a navegação, alegavam o embarque de 80 000 caixas em 1627[473], então as 900 000 arrobas parecem escassas para os 346 engenhos, a menos que fossem muito usadas caixas de peso inferior a 18 arrobas de açúcar, atendendo às diversas qualidades do produto, pois o de panela era mais leve que o branco e mascavado.

Faltam informações sobre os resultados da exploração de novas áreas de cultura, nas capitanias da Bahia e Rio de Janeiro, na sequência da ocupação do Nordeste pelos holandeses. É de presumir que nos primeiros

[471] - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.148 (tabela).
[472] - Jean Walbeek, "Relatório...", em *Ob. Cit.*, vol I, p. 120.
[473] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 13, fl. 15 v° e ss.

quatro anos da década de trinta em pouco se terá compensado a perda de 150-166 engenhos que ficaram nas mãos do inimigo, reduzindo em 44% a procura de transporte e as 22 425 toneladas de frete ter-se-ão confinado a cerca de 12 700. Regredira-se para um nível de exigência semelhante a 1612. A delapidação da frota, pelo corso agressivo nas águas brasileiras e europeias, mais do que uma súbita expansão da cultura, ajudaria a pressionar o sector que, exposto a um risco considerável, entra numa fase de rápida subida das taxas de frete em cerca de 4,5% ao ano.

Avaliações dos primeiros anos da década de quarenta apontam para uma redução acentuada da produção em todo o território brasileiro, revelando em que medida o contributo das regiões do sul foram insuficientes para repor a prosperidade da época anterior à constituição da WIC. O parecer de Matias de Albuquerque acima referido, redigido em 1643, citando um papel que terá forjado no ano de 1627, julga improvável um escoamento superior a 20 000 caixas. Com essa grandeza se conforma uma carta do Pe António Vieira de 14 de Março de 1647, para desacreditar as estimativas correntes nos meios cortesãos, inspiradas num dos alvitres de Gaspar Dias Ferreira. Pecavam por optimismo ao avaliarem a produção em 40 000 caixas[474]. Um punhado de argumentos ilustrativos de como a perda de um dos principais centros económicos do Brasil reduziu a procura de transporte para valores próximos de 7500 toneladas de frete, necessárias a embarcar 20 000 caixas de 20 arrobas cada. Mesmo assim, a taxa de frete não cedeu.

O cálculo da dimensão da procura de transporte apenas permite vislumbrar patamares de exigência a que a frota se teria de adaptar e que poderia contar com soluções alternativas, sustentadas em navios de tonelagem variada. Só levando em consideração essas diversas possibilidades se caminha para um retrato, mesmo que impressionista, dos ritmos da navegação, pois estes dependeriam tanto da procura quanto da estrutura da frota.

---

[474] - J. Laranjo Coelho (ed.), *Cartas del Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza), embaixador em França*, vol. II, Lisboa, 1942, p. 105.

2- A oferta de transporte

"Do dito Estado saem quadano de quinhentas para seiscentas mil arrobas de asucar (...) as quaes todas carregão a formiga em navios mancos e que pagão de frete e avarias mais de cento e setenta mil cruzados"[475]. Assim denunciava o autor do "relatório" do Estado do Brasil em 1612 a dispersão do tráfego que afeiçoaria a navegação nesta rota. Navios "mancos", carregando "à formiga", expunham-se ao inimigo. Vários males afligiam o transporte. Os agentes activos neste negócio inclinavam-se para dispersar o risco. Um núcleo, por vezes extenso, de carregadores lotava as cobertas de navios que se deslocavam soltos, sem o amparo de uma frota com regimento próprio. Em 1612 dominavam as embarcações rentabilizadas através de uma distribuição dos espaços por diversos fretadores que nelas colocavam pequena quantidade de carga. Da reunião dessas migalhas, se preenchiam, nem sempre na totalidade, os espaços disponíveis. Conhecer a capacidade de porte dos navios assim explorados permite aferir o que seriam navios pequenos e grandes no contexto das rotas brasileiras.

Severim de Faria, para o ano daquele relatório de 1612, declara ter chagado a Lisboa uma "frota", "das maiores que este anno vieram". Compunha-se de 74 unidades, trazendo 21 000 caixas[476]. Se assim sucedeu, cada navio transportou cerca de 284 caixas. Para o ano de 1618, conhece-se a carga de quatro exemplares para um total de 1445 caixas, maioritariamente de açúcar branco e mascavado. Aqui, a média salta para 361 caixas por navio, embora os desvios sejam notáveis, uma vez que ao lado de um com 213 surge outro com 641[477]. Os livros de sisa e décima de Viana proporcionam uma amostra mais alargada (Quadro XX)[478].

As oscilações são patentes, embora se volte a reencontrar uma média de 287 caixas por navio, o que, para o período anterior à generalização dos contentores de 18 arrobas, sugere efectivos de porte útil com cerca de 60 toneladas. Porém, se a relação se estabelecer em função das 3 caixas por tonelada, contemplada nos dados posteriores a 1617, a tonelagem altera-se e aparece uma frota encorpada por navios maiores, mais consentâneos com

---

[475] - *Livro que da Rezão do Estado d Brasil*, ed. fac, Rio de Janeiro, 1965, p. 15.
[476] - *História Portuguesa e de outras Provincias*, ed. Barão Studart, Fortaleza, 1903, p. 6.
[477] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p.267.
[478] - Elaborado a partir da síntese constante em Manuel António Fernandes Moreira, *Ob. Cit.*, tabela da p. 25.

caixas de cubicagem superior. Relatos holandeses de operações de saque "sobre as presas que Deos Nosso Senhor concedeu" contam que duas *caravelas*, em 1634, traziam, uma 132 caixas, outra 200[479]. Os montantes de carga baixam, quando as notícias se centram em caravelas. Mas outros navios navegavam... Por isso, a média das 285-287 também se encontra, tanto nos dados de Viana, como nos de Mauro e de Severim de Faria.

QUADRO XX
Porte útil dos navios regressados a Viana

Anos	Nº Navios	Total Caixas	Caixas/Navio	Ton. frete
1573	5	1394	278,8	55,6
1581	2	384	192	38,4
1583	1	156	156	31,2
1598	4	1151	287	57,4
1601	5	1547	309	61,8
1617	15	5000	333	111
1629	12	4165	347	115
1631	5	1605	321	107
1644	11	2770	251	83
1645	7	2408	344	114
1646	6	1750	291	97
1647	8	2700	337	112

Voltando a olhar o quadro XIX com estas informações tem-se uma imagem da dimensão da frota necessária à procura estimada (Quadro XXI) e percebe-se por que razão o aumento da produção de açúcar não terá tido, necessariamente, como resposta, uma igual multiplicação do número de embarcações

QUADRO XXI
Dimensão da frota

A	B	C		D		E
Anos	Nº Eng	Nº Caixas		Nº Navios		Ton. útil
		máximo	mínimo	máximo	mínimo	
1583	115	40250	33541	141	118	57
1612	192	67200	56000	235	196	57
1629	346	67277	60550	236	212	95

[479] "Relatório dos senhores delegados no Brasil, M Van Ceulen e John Gyselingh, dirigido aos directores da Companhia, 5 de janeiro de 1634", *Documentos Holandeses*, vol. I, p. 149 e 151.

Os resultados reunidos na coluna D não pretendem ser mais que uma simples simulação, para ser cruzada com fontes que, com maior ou menor rigor, falam de números. Matias de Albuquerque julgava haver em circulação 300 navios nas rotas brasileiras, no ano de 1627[480]. Uma impressão sustentável, ainda que não totalmente coincidente com os valores da coluna D. A discrepância tem justificação. Aqueles valores retratam uma situação óptima, não prevendo a subutilização dos navios e têm como pressuposto a generalização de um porte útil rondando as 95 toneladas, o que requeria uma arqueação superior a 120 toneladas. Duas condições que não caracterizariam a estrutura da frota nem a rentabilidade do sector. Aliás, uma descrição de 1629 da "Província do Brasil" estimava as necessidades de transporte em 279 navios de 120 toneladas[481]. Não choca, por isso, corrigir as 236 unidades previstas e colocá-las na proximidade das três centenas. Navios mais pequenos, a transitarem ao lado dos de 120 toneladas, variações no peso das caixas e subutilização de espaços compõem um feixe de incertezas não previstas nos cálculos do quadro XXI e que explicam as divergências, mais do que hipotéticos erros no cômputo da quantidade produzida. De qualquer modo, fossem 236 ou 300 unidades, inevitável será reconhecer nas rotas do Atlântico Sul um forte estímulo ao negócio da armação. A frota do reino nos finais do século XVI, segundo um recenseamento de 1586, agregava 269 efectivos, para o que muito contavam os navios da armada real, da carreira da Índia e galés. Contribuíram, ainda para aquele total, as frotas insignificantes dos portos algarvios que não se aventuraram nas rotas do açúcar[482]. Assim, trezentos navios, afectos a um único trajecto, representam um salto quantitativo de respeito. Denunciam um sector de transportes em expansão, pressionando os recursos florestais do reino, só economicamente acessíveis a certos estaleiros, mormente os nortenhos. Os embargos portuários, bloqueando o abastecimento de apetrechos náuticos providos pelos centros do norte da Europa, causariam, pois, danos irreversíveis, no momento em que o saque da pirataria holandesa obrigaria a uma rápida reposição das baixas. As três centenas devem

[480] - Ch. Boxer, *Ob. Cit.*, p.180; Joseph Joyce, *Spanish Influence on Portuguese Administration. A study of the Conselho da Fazenda and the Habsburg Brazil, 1580-1640*, PhD dissertation, Univ. Southern California, 1974, p.241, Schwartz, Stuart, *Ob. Cit.*, p.155.

[481] - "Descripcion de la Provincia del Brasil (1629)", em F. Mauro, *Le Brésil au XVII ème siècle*, Coimbra, 1963.

[482] - Documento publicado em Luiz Augusto Rebello da Silva, *História de Portugal nos Séculos XVII e XVIII*, vol. III, Lisboa, 1867, pp. 529-549.

traduzir o máximo de exigência a que a marinha portuguesa poderia responder.

Faltam notícias tão consistentes quanto as duas fontes supracitadas para criticar os restantes valores calculados. Ambrósio Fernandes Brandão diria que em 1618, Pernambuco, Itamaracá e Paraíba, em conjunto, bastavam para carregar todos os anos "cento e trinta ou cento e quarenta *naus*". Na cópia de Leiden do manuscrito estão rasuradas estas indicações e substituídas por cento e oitenta e duzentas[483]. Um copista atento, procurando introduzir maior realismo aos *Diálogos*, atribuía à frota do Brasil em 1618 uma dimensão bem acima da projecção patente no quadro XXI, pois a estes duzentos ter-se-ía que adicionar todos os restantes que aportavam na Bahia e Rio de Janeiro, regiões responsáveis por cerca de 40 % das exportações da colónia, neste ano de 1618. Brandão acrescenta, porém, uma referência importante. Esclarece que não bastariam vinte naus das da Índia para arrumar toda a carga que seguia nessas cento e vinte ou cento e trinta[484]. As naus da Índia teriam, no mínimo, 500 toneladas de porte útil, ou seja, 10 000 toneladas de frete não chegariam para satisfazer a procura de transporte sentida entre 1612 e 1618, confirmando-se, assim, as quantidades avaliadas para 1612 (quadro XIX). Mas o reparo de Brandão acusa a fragilidade de qualquer simulação que se sustente na imagem de um navio "modelo", de porte médio em torno das 285 caixas. Ficam em evidência as múltiplas possibilidades que se descortinam para satisfazer uma procura, também ela flutuante. A opção pela concentração, pelo recurso a unidades de grande tonelagem, comportando algumas economias como as verificadas na Rota do Cabo, que acabasse com o costume dos navios carregarem à formiga, reduziria essa miríade de 180-200 navios para pouco mais de vinte unidades. Por outro lado, o último quartel do século XVI, que será marcado por uma elevada taxa de crescimento da produção de açúcar, contou com os serviços de armadores hanseáticos. As suas urcas, de porte aparatoso, terão condicionado a multiplicação dos efectivos portugueses afectos às rotas brasileiras.

A oferta de transporte foi sofrendo alterações, não apenas para adaptar a tonelagem disponível às pressões da procura, mas sobretudo porque o enquadramento institucional da navegação, os factores politico-militares e as escolhas dos armadores não permaneceram idênticas desde 1580 até à

[483] - Ambrósio Fernandes Brandão, *Ob. Cit.*, p. 89, nota do editor.
[484] - *Ibidem*, p.90.

Companhia Geral do Comércio do Brasil. Se em diversos contextos foi sempre perceptível o desinteresse ou inadequação de navios do calibre dos da Rota do Cabo, também as caravelas não teceram isoladamente as linhas de comunicação no Atlântico Sul português. Um cálculo da dimensão da frota só será viável após uma conhecimento mais detalhado da sua estrutura em cada um dos períodos fixados nos capítulos anteriores, adquirindo estes, até, uma acrescida verosimilhança quando analisados à luz deste problema.

2.1- A estrutura da frota

A imensidão do oceano que separa a Europa do Brasil não inibiu a transposição, para este novo cenário, das técnicas e modalidades organizativas adaptadas ao transporte nos circuitos intra-europeus. Numa imaginária carta de linhas de comunicação, definidas por distâncias, medidas em tempo, que tomassem a Europa atlântica como centro, o Brasil inscrever-se-ia no mesmo círculo das relações intra-europeias com as ilhas a norte do equador. Áreas articuladas por viagens ida e volta de, no máximo, seis meses. Uma distância/tempo tomada a partir do condicionalismo geográfico e técnico da navegação. Que ignora o papel das instituições na organização do transporte. Uma distância considerada compatível com o recurso a navios de pequeno porte porque modestos seriam, em tais circunstâncias, os espaços cativos para arrumar víveres e sobressalentes, suscitando apenas insignificantes desencontros entre a tonelagem de registo (arqueação) e a tonelagem de deslocação (porte útil)[485]. Um universo de comunicações capaz de se montar e consolidar com investimentos que olhavam a dispersão do risco como regra.

Uma gama rica de factores para explicar a emergência de uma frota numerosa mas estigmatizada pela pequenez dos seus efectivos. A *caravela*, símbolo dos primeiros contactos henriquinos com a costa africana, encontraria razões para sobreviver por mais dois séculos. Por sua vez, "as caravelas do 'comércio livre'" permitiam manter no Brasil e na Europa uma escassez relativa do bens traficados, estabilizando-se em alta os preços. No meio dos negócios resistiu-se a substituir a *caravela* por outras embarcações, nomeadamente pela *nau*. A entrada deste tipo nas frotas associa-se a outra

---

[485] - P. Chaunu, *Place et Rôle du Brésil dans les Systhèmes de Comunications et dans les Mécanismes de Croissance de l'Économie du XVI ème Siècle*, sep. *Revista de Ciências do Homem*, série A, Lourenço Marques, 1971.

etapa da história da navegação brasileira, quando o monopólio e a Companhia já eram inevitáveis[486]. Para a explicação da estrutura da frota nas rotas do açúcar, Cabral de Mello acrescenta à análise de Chaunu, demasiado agarrada às condicionantes geo-técnicas, as estratégias comerciais e sua articulação aos regimes de navegação. Uma parte das características da oferta de transporte fica esclarecida quando se relaciona a caravela a um comércio livre, isto é, não constrangido por outras instituições além do mercado, em situação de "pacto colonial". Mas tal associação acaba por ser igualmente simplista, ou apenas aceitável quando se atribui à *caravela* uma acepção pouco rigorosa, simbólica, até, de qualquer navio que destoasse das naus e galeões da Rota do Cabo. Mesmo assim, conotar a navegação brasileira com navios modestos ignora o período em que circularam urcas armadas por hanseáticos ou adquiridas por agentes portugueses. Esconde, aliás, alterações perceptíveis em determinadas conjunturas militares em que as naus assumiram um papel preponderante, muito antes de se pensar numa Companhia. Em síntese, o "comércio livre" não seria obstáculo à entrada em cena de outras embarcações cuja morfologia, mais do que o porte, as distinguiria da caravela. Esta, por sua vez, teria arqueações suficientemente "elásticas", ao ponto de existirem preceitos orientadores da sua construção antevendo tonelagens entre 150 e 180. É certo que tais arqueações, para caravelas da Rota do Cabo, não são significativas, porque nada têm de comum com as vulgares no Atlântico. Mas serve para recordar que a nomenclatura naval se prenderia mais a aspectos arquitectónicos que a escalões de tonelagem, embora uns e outros tivessem, em certas categorias, alguma correlação[487].

Não seria casual a forma como se designava a embarcação que era objecto de um contrato celebrado diante de notário. *Caravelas, navios, naus, patachos* e *urcas* perfazem o rol dos modelos apreendidos nas escrituras estudadas. Outras fontes corroboram tal variedade, sublinhando em novo contexto o papel do "navio", enquanto um tipo específico de embarcação, não devendo, por isso, ser tomado por uma referência genérica ou imprecisa[488]. Os

---

[486] - Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada...*, p.82.

[487] - Sobre a arquitectura naval da época dos descobrimentos e expansão portuguesa existe uma abundante produção historiográfica. Fundamentais as monografias de H. Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*, Coimbra, 1934, e "O Problema das Tonelagens e formas de Querena dos navios de Vasco da Gama" em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Letras, tomo I, 1936, pp. 297-359; de Henrique Lopes de Mendonça,, *Estudos sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI*, Lisboa, 2ª ed., 1971; J. G. Pimentel Barata, "Os navios", em *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. I, Lisboa, 1989, pp.203-302.

[488] - H. Lopes de Mendonça, *Ob. Cit.*, p.6, onde se faz a distinção entre *navio* e outros tipos atendendo às narrativas de expedições africanas ou à preparação da primeira armada de Vasco da Gama. O termo

aspectos arquitectónicos que o individualizariam nas frotas portuguesas não são conhecidos. É de presumir que tivessem semelhanças com as outras unidades europeias assim designadas também. Os dados coligidos no quadro XXII pretendem reconhecer algumas constantes entre as embarcações e a arqueação que lhes era atribuída.

Os dados, sobre a tonelagem, cingem-se a referências explícitas nas fontes, remetendo para unidades em circulação nas rotas do Brasil ou na mira de serem requisitadas para armadas de socorro a Pernambuco. Quando estimada a partir do número de caixas, a tonelagem consta entre parêntesis. Nos outros casos, resultaria de uma arqueação, aproximando-se do intuito de uma actual tonelagem de registo. No entanto, em Portugal, nos séculos XVI e XVII, os espaços mensuráveis eram apenas os destinados a carga, havendo uma estreita associação entre tonelagem de registo e tonelagem de deslocação bruta[489]. Ambas guiariam mestres e proprietários sobre a quantidade de carga passível de frete. Mas a tonelagem de deslocação líquida (porte útil menos a carga de sobressalentes e víveres) só a experiência determinava. A longevidade das viagens nisso interferia.

O quadro XXII pouco fala destas margens de variação. A sua riqueza reside na demonstração da modéstia das *caravelas* e *patachos*. Um comentário que acompanha a arqueação de uma *caravela* de 80 t., qualificando-a de "grande" em 1635, traduz sem rodeios o que se esperaria das restantes. Questiona-se, assim, a ideia divulgada em obras de arqueologia naval de que este tipo, quando aplicado ao comércio colonial, teria aparelho redondo, 11 a 12 rumos de quilha, para uma arqueação bem superior a 80 t, na ordem das 130 a 180 t.[490]. Os dados sugerem antes a persistência do exemplar de três mastros com velame latino, ao qual é atribuída uma tonelagem entre 60 e 80 t., utilizando, se necessário, remos, tal como na sua traça mais antiga de apenas dois mastros latinos[491].

---

francês correspondente, "vaisseau", suscita idênticas considerações. Por "vaisseau" se designavam certas embarcações de porte variável, de aparelho misto, redondo e latino. Ver Charles Carrière, *Les Négociants Marsellais...*, vol. II, p. 594-595; Étienne Trocmé e M. Delafosse, *Le Commerce Rochelais* , p.16.

[489] - Sobre os conceitos de tonelagem nas marinhas modernas e antigas, F. Lane proporciona a melhor síntese em "Tonnages, Medieval and Modern", *Economic History Review*, Vol. XVII, nº2, 1964, pp. 213-233. Os processos de arqueação e de que forma serviam para guiar a exploração económica do navio é tema já estudado. Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa...*, cap. II.

[490] - J.G. Pimentel Barata, "Os navios", *Ob. Cit.*, vol. I, p.240.

[491]- *Ibidem*, p.237.Vários contratos entre 1595 e 1610, respeitantes ao fretamento de caravelas, especificam a obrigação do mestre incluir remos como peças próprias de uma bom apetrechamento: AHDL, L.11, C.12, L.45, fl.11, L.46, fl.31vº, C. 17, L.66, fl.59; C. 9ª, C.1, L.4, fl.66; C.12ª, C.3,L.12, fl. 83vº, C.5, L.19, fl. 100vº. Que os remos não se destinariam apenas para manobra do batel pode-se comprovar por um inventário realizado numa caravela de Peniche aportada na Gran Canária, contendo

QUADRO XXII

Tipos de embarcação e tonelagem

Tipo	Localidade	Porte útil	Tonelagem	Observações
Caravela	Sesimbra		45 t.	1606, AHDL, C.11,C.21, L.81, fl.80
Caravela	Lisboa		40 t.	1599, AHDL, C.11, C.12, L.46, fl.31 v°
Caravela	Aveiro	250 caixa	(80 t.)	1631, AHDP, PO1°, 3ª série, L.159, fl.88 v°
Caravela	Lisboa		35 t.	1635, AHU, *Cons. Ult.*, cod. 504, fl. 13
Caravela	Lisboa		60 t.	*Ibidem*
Caravela	Lisboa		80 t.	*Ibidem*, ***"grande"***
Caravela	Lisboa		60 t.	*Ibidem*
Caravela	Lisboa		60 t.	*Ibidem*
Caravela	Lisboa		60 t.	*Ibidem*
Caravela	Lisboa		40 t.	*Ibidem*
Caravela	Viana	70 caixa	45 t.	1641, AHU, *Cons. Ult.*, cod. 44, fl.32
Caravela	Peniche	200 caixa	(66 t.)	*Ibidem*
Navio	Viana		40 t.	1602, AHDL, C.12ª, C.2,L.9, fl.95
Navio	Buarcos		60 t.	1605, AHDL, C.11, C.21, L.79, fl.139v° "duas cobertas", "latino".
Navio	Lisboa	120 pipa	100 t.	1623, AHDL, C.1,C.27, L.134, fl.73
Navio	Porto		70 t.	1638, AHU, Baía, n°781
Patacho	Porto		70 t.	1595, AHDP, PO1°, 3ªserie, L.106, fl.145v° "esporão ao modo de galeão como ao costume da Ribeira". "70t. debaixo da coberta"
Patacho	Aveiro		70 t	1627, AHU, *Cons. Ult.*, cod.37, fl.82
Patacho		140 caixa	(46 t.)	1638, AHU, Baía, n° 704
Nau		400 caixa	(133 t.)	1621, AHDP, PO2, L.60, fl.103
Nau	Porto	1000 caixa	(333)	1638, AHU, Baía, n°816
Nau	Porto		250-300 t.	*Ibidem*
Nau	Porto	900	(300 t.)	*Ibidem*, ***"fabrica inglesa"***
Nau			350 t.	1640, AHDL, C.9ª, C.33, L.147, fl.60 "48 tripulantes"

Outros efectivos, ditos *navios* e *patachos*, em pouco se distinguem da caravela pela tonelagem. O facto de um *navio* ser caracterizado como "latino" permite inferir que se trataria de uma particularidade, não rara, mas merecedora de reparo. Aqui talvez se encontre uma pista para essa enigmática identificação de um tipo como "navio". No seu aparelho redondo se diferenciaria de outros que partilhariam da nota comum de baixa tonelagem,

sete remos, quatro para a caravela e três da chalupa: Elisa Torres Santana, *El Comercio de las Canarias Orientales en Tempos de Felipe III*, Gran Canaria, 1991, p. 105 em nota.

embora os dados reunidos no quadro XXII levem a pensar que poderia ultrapassar com facilidade o escalão máximo atribuído à caravela. Navios de 100 toneladas não seriam excepcionais. A encomenda de um *patacho* em 1595 oferece pormenores interessantes sobre a possível similitude com um galeão pequeno. Segundo fontes castelhanas, para a preparação da Invencível Armada, da esquadra de Portugal participariam *galeoncetes*, com 110 e 130 toneladas, enquanto nas demais esquadras ibéricas se incluíam *patachos* de 50 a 80 toneladas[492]. A sua incorporação na frota portuguesa resultará da influência óbvia, durante a União Dinástica, da vizinha nomenclatura naval, generalizando-se o *patacho* em alternativa a um galeão pequeno, visto como *galeoncete* aos olhos castelhanos. O esporão indica a filiação e suscita a suspeita da sua vocação militar.

As rotas do açúcar contaram com a diversidade dos navios de pequeno porte, cujas arqueações, para cada categoria, são suficientemente "elásticas" para ser irrelevante a sua distinção para o objectivo deste estudo. Ao lado desta observação, outra mais importante deve ser sublinhada. As 130 toneladas continuariam a marcar a fronteira que singularizaria as *naus* num cortejo de embarcações, lembrando a legislação promulgada durante a primeira metade do século XVI que procurava incentivar a construção naval, dando-se prémios aos proprietários de exemplares para cima de 130 toneladas, sinal da sua fraca adequação às condicionantes do tráfico[493]. Uma barreira que parece manter actualidade no século XVII português. Apesar da expansão do tráfico brasileiro, arqueações dessa ordem continuariam a representar custos elevados, pedindo um núcleo extenso de interessados em cada contrato de fretamento. A subutilização era quase certa sem que se pudesse evitar uma tripulação alargada. A relação custos-receitas, seria, nesse caso, tanto mais desvantajosa quanto maior fosse o navio.

A percepção desta fractura entre a *nau* e o universo das pequenas unidades, ignorando se *caravelas, pataxos* ou *navios*, constitui o esteio mais relevante para o estudo da estrutura da frota. Todavia, o respeito pelas diversas designações que fragmentavam o imenso mundo de navios de

---

[492] - José Luis Casado Soto, *Los Barcos Españoles del Siglo XVI y la Gran Atmada de 1588*, Madrid, 1988, pp. 200-216.

[493] - Sobre a legislação manuelina, ainda em vigor no tempo de D. Sebastião, e sua receptividade nos estaleiros do norte de Portugal, Leonor Freire Costa, *Ob. Cit.*, p.30-31 e p. 122-134.

modesta dimensão empresta maior rigor a essa imagem do "comércio livre" dominado pela *caravela.*

Terá sido durante o período de abertura das rotas coloniais a armadores estrangeiros que as *urcas* deram um cunho particular à navegação brasileira. Um tipo familiar nos estaleiros do norte e noroeste europeus, alemães, sobretudo, de aparelho misto, tinha como distintivo o aspecto do casco, bojudo, demandando pouco calado, mas suficientemente versátil para ser armado para a guerra, não perdendo qualidades quando sujeito a um aumento do tamanho da quilha, manga e pontal. Chegaria a atingir, regularmente, 250 a 300 toneladas[494]. Lopes de Mendonça confessa a sua ignorância sobre os traços que claramente distinguiam *urcas* de *naus.* Salienta, porém, a sua filiação às técnicas flamengas e alemãs, esclarecendo que a "urca não era usada por portugueses". Entenda-se, a *urca* não era construída nos estaleiros do Reino. A sua incorporação em expedições organizadas em Portugal dever-se-á ao seu fretamento ou compra a estrangeiros. Figuraram vinte e cinco exemplares destes entre os efectivos de maior porte reunidos para a Invencível Armada, com cerca de 400 t.[495]. A frequência com que visitavam os portos ibéricos facilitou a tarefa do Duque de Medina Sidónia quando, em 1587, tendo em vista a preparação da empresa, pôde requisitar trinta e quatro com mais de 300 toneladas em Sanlucar e em Cádiz[496]. Em Março de 1595 estariam atracadas nos cais de Lisboa e Setúbal mais de cem, holandesas e zelandesas, sobre as quais pendeu um embargo. No ano seguinte, a ameaça inglesa na boca do Tejo perturbou este tráfego e só duas das quarenta que estariam para entrar em Lisboa se atreveram a desafiar os corsários de Isabel I[497]. Colorindo os portos ibéricos com os seus cascos bojudos, de arqueação bem maior que os restantes efectivos das frotas europeias não afectas às comunicações com o Oriente, nada impedia o seu fretamento para outros fins além dos militares. Nos primeiros anos da União Dinástica nenhuma norma inviabilizou o aproveitamento das suas potencialidades no transporte de açúcar brasileiro.

---

494 - Christian Koninckx, "Convoyeurs et Convoyés au XVI ème Siècle aux Pays- Bas Espagnols. Quelques aspects de la vie à bord en mer" em *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. Navi, Navigazione nei secoli XV e XVI, Genova, 26-28 Ottobre, 1987*, vol. I, Genova, 1990, p. 76-77.

495 - H. Lopes Mendonça, *Ob. Cit.*, p.22-25 e Casado Soto, José Luis, *Ob. Cit.*, p. 226.

496 - José Luis Casado Soto, *Ob. Cit.*, p.218.

497 - José Gentil da Silva, *Stratégie des Affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres Marchandes des Rodrigues d'Évora e Veiga*, Paris, 1956, p. 36 e 45.

Data de 9 de Fevereiro de 1591 a primeira medida restritiva. Proibiram-se armadores e comerciantes estrangeiros de se relacionarem com as colónias sem que para tal obtivessem licença. Ficaram em vantagem os mercadores arrematantes dos contratos das alfândegas, aos quais se cedia licença "para poderem mandar urcas e navios com marinheiros e pessoas estrangeiras, dando fiança" de como partiam e regressavam ao Reino[498]. Um documento do acervo do Museu Britâncio, de complexa constextualização, refere uma licença mais abrangente, cobrindo duas frotas de vinte urcas holandesas, com cerca de 200 toneladas cada. Dariam escoamento a 8000 toneladas de açúcar[499]. Se os cálculos da produção para 1583 estão correctos, estas licenças eliminariam os navios portuguesas nas rotas brasileiras. Porém, fontes datadas de 1599, apontam para uma menor participação das urcas. Os contratadores das alfândegas do Reino pediriam o treslado das condições do seu contrato que lhes garantia o privilégio de enviarem ao Brasil apenas vinte *urcas* por ano[500]. A bem da prosperidade geral e no seu próprio interesse, Diogo Nunes Caldeira e Fernão Rodrigues d'Elvas satisfariam a procura de transporte com exemplares de fábrica e armação estrangeiras, ajudando assim a escoar o açúcar dos cerca de 115 engenhos então existentes no Brasil.

O "Livro das saídas dos navios e urcas de 1595-1605"[501] desvenda uma parcela do contributo destas licenças para a trazida de açúcar ao Reino. Pelas fianças a que estariam obrigadas a dar em Olinda, de como descarregariam em Portugal, sabe-se que pelo menos 34 passaram pelo Nordeste naqueles dez anos. Dezanove, a maioria, foram armadas por mestres de Hamburgo. Apenas dois mestres disseram ser de portos do Reino, um de Viana, outro de Vila do Conde. Só para oito casos é possível reconstituir a carga, quando cada mercador ou senhor de engenho deu fiança individual (Quadro XXIII).

---

[498] - *Collecção Cronológica de Leis Estravagantes Posteriores a Nova Compilação das Ordenações do Reino*, Parte II, vol. I, Lisboa, 1819, p. 37.

[499] - Harold Livermore, "A Marinha Mercante Holandesa no Comércio do Brasil", *Revista Portuguesa de História*, Tomo V, Coimbra, 1951, pp. 494-495.

[500] - AHU, *Baia*, nº1.

[501] - Cod. da BN de Lisboa publicado por José Antônio Gonsalves de Mello em *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII, Recife, 1993, pp.87-143.

QUADRO XXIII

Urcas no tráfego brasileiro (1599-1600)

Ano	Urca	Origem	Nº Arrobas	Nº caixas	Tonel. Arr./54	Peso médio Caixa
1599	Corno Volante	Emden	1603	122	>29	13
1600	Águia Preta	Hamburgo	5518	439	102	12,5
1600	Anunciada	Bergen	4472	386	82	11,5
1600	Anjo Gabriel	?	6219	497	115	12,5
1600	Igreja Cristã	Antuérpia	1268	106	>23	11,9
1600	São Pedro	Hamburgo	7348	562	136	13
1600	São Pedro	Hamburgo	4233	343	78	12,3
1600	São Pedro	Bulde	4153	327	77	12,7
Totais			33211	2660	613	12,3

Nos demais, alguém se responsabilizou por toda a carga, não havendo indicação das quantidades envolvidas. Os nomes dos participantes deram azo a que o editor, José Antônio Gonsalves de Mello, elaborasse um "dicionário" dos agentes activos neste período, instrumento fundamental para o reconhecimento das características do grupo. Aqui importa evidenciar os dados relativos ao tráfego (Quadro XXIII) que compreendem quase integralmente as *urcas* atracadas em Olinda ao longo de um ano.

Oito *urcas*, entre as autorizadas vinte, dariam vazão a 2 660 caixas. Cerca de 8% das necessidades de transporte seriam satisfeitas. Mas comparando o seu desempenho com as tonelagens das que foram integradas na Invencível Armada, apanhadas de surpresa nos portos ibéricos num tráfego regular, depreende-se que os circuitos brasileiros obrigavam à subutilização de navios com cerca de 200 t. Os maiores importadores, ou os seus correspondentes de Olinda, preferiram distribuir a mercadoria. Ambrósio Fernandes Brandão, por exemplo, receberia em Lisboa, 1060 arrobas embaladas em 73 caixas. O seu agente no Brasil colocou 15 na Águia Preta, 23 na primeira São Pedro de Hamburgo, 24 na outra de mesmo nome e origem, além das 11 que pôs na *urca* de Bulde. Gaspar Fernandes Anjo, estante nessa altura em Olinda, remeteu a seu irmão, Francisco Fernandes Anjo, uma carga de 115 caixas espalhadas por quatro *urcas*. Normas de

segurança desta natureza significariam uma forte pressão na procura de transporte. Para serem totalmente exploradas, careceriam de muito tempo e de contactos alargados para poderem reunir um vasto conjunto de carregadores dispostos a corresponder às exigências de uma frota composta por unidades de porte acima das 130-150 toneladas.

Se o retrato devolvido pelo tráfego das urcas sugere custos elevados para níveis relativamente condicionados de rentabilização, temerários armadores das Províncias Rebeldes dispuseram-se a este negócio, para mais sujeito a embargos e a vigilância adicional. Se tudo corresse bem, a fraude poderia compensar. E para que tudo fosse conforme ao ensejo do fautor bastava obter a conivência de uma multidão de negociantes. Porém, ocasiões houve em que o embuste não resultou. Pouca sorte teve a *urca* Santa Maria, nome adequado a não levantar suspeitas, mas que pouco se parece com os mais batidos entre gente católica[502]. O seu mestre apresentou-se em Lisboa, no ano de 1601, como natural de Emden e conseguiu a proeza de fretar 260 toneladas da sua *urca* apetrechada com vinte peças de artilharia. Os que mais arriscaram foram Afonso Vaz de Sousa, fretador de 50 t., João Moreno (28 t.), André e Gaspar Ximenes (15 t.), António Dias Tinoco, em parceria com Pero de Galegos (15 t.), António da Veiga (12 t.) e Lopo Rodrigues d'Évora (10 t.). Sete indivíduos, de destacada posição no meio mercantil, asseguraram logo metade da tonelagem de frete. Mas para preencher as restantes 130 toneladas, o mestre teve de congregar mais trinta e um interessados que carregaram "à formiga", fretando 7, 4, 3, ou mesmo 2 toneladas. Só nos fretes cobrados, 4 000 réis/t. à ida e 11 600/t. à vinda, a viagem proporcionaria 4 056 000 réis. A descoberta da origem holandesa da embarcação, em 1603, leva o mestre a tentar enganar o oficial da Fazenda encarregue do processo, alegando que a embarcação não era dele. Que pertencia a dois alemães e que ele vivia em Emden havia muito tempo. Não convenceu. Resolve ir por outra via. Apela à compreensão. Atira com os montantes dos capitais em xeque. Só em mercadorias a *urca* trazia mais de 20 000 cruzados (8 contos). O navio e a artilharia era coisa para valer 6 contos[503]. A desgraça do mestre é irrelevante. O acontecimento interessa por demonstrar o que cada *urca*, bem explorada, representaria. Em fretes, reunia um montante quase idêntico ao arrecadado

---

[502] - Aliás, a *urca* dita de Antuérpia, com o bizarro apelido de "Igreja Cristã", também deixa suspeitar que havia quem quisesse mascarar qualquer coisa com semelhante nome para uma embarcação.
[503] - BAjuda, 49-X-10, fl. 35 a 72.

pela alfândega de Viana por essa altura[504]. A sua presença contribuiria, por certo, para conter a profusão de outros veleiros, sobretudo de grande porte, quando a elite mercantil revelava simpatias por este tipo que, para alguns, era o único meio apropriado para trazer letras de câmbio[505]. Talvez por ser capital não coberto por seguros, recomendava a prudência embarcá-lo em navios com capacidade de fogo ou com bandeiras neutrais hasteadas.

Os Ximenes e o seu parente, por matrimónio, João Moreno, os Dias Milão, o próprio Ambrósio Fernandes Brandão, os Fernandes Anjo, Évoras, Elvas e Veigas são apelidos evocados em documentação relacionada com o Brasil neste início do século XVII e com igual influência no tráfico com o Oriente. Sugere a versatilidade deste grupo dos primórdios da expansão brasileira, dirigindo os investimentos para todas as frentes do tráfico colonial. Um punhado de famílias utilizadoras dos serviços das *urcas*, mesmo quando sujeitos a percalços decorrentes da naturalidade fictícia dos seus mestres. Muitas destas embarcações viriam fretadas por contratos elaborados nas localidades de origem. A sua expressão nos notariais de Lisboa é exígua, até porque se havia alguma suspeita, talvez fosse preferível fazer o negócio com a máxima discrição, no estrito foro privado. Sabe-se que em 1602 partiam de Pernambuco quinze *urcas* de Hamburgo, sete *fluits* de Emden e de Hamburgo, além de vinte caravelas portuguesas[506]. Uma notícia reveladora da estrutura da frota no tempo das *urcas*. Preencheriam, porventura, mais de metade do conjunto dos navios em trânsito. Se todas tivessem as 260 toneladas da malograda *Santa Maria*, estes vinte um navios estrangeiros encarregar-se-iam de transportar 5400- 5500 toneladas, satisfazendo 72% da procura avaliada para 1583.

O alvará de 18 de Março de 1605 tentaria eliminar esta presença, impedindo o fretamento de navios estrangeiros e terminando com qualquer privilégio concedido aos contratadores do Estado desde 1591[507]. Até lá, a participação dos hanseáticos e de outra gente do norte da Europa imprimiu feições próprias a estes primeiros vinte e cinco anos do período aqui em estudo. Retirou alguma consistência às informações coligidas a partir dos

---

[504] - Ver capítulo I.

[505] - Pedro Aires Vitória, do Porto, recomendou ao seu agente que partia para Pernambuco a vender linhos que expedisse o contravalor em açúcar fretando apenas até três toneladas numa "nau" Fortuna de mestre Corneles de naturalidade desconhecida. Caso precisasse de mais espaços, seria preferível não aplicar em tanto açúcar e que transformasse o remanescente em letras e as remetesse numa urca que se dirigisse para Lisboa ou Viana. AHDP, PO2, L.4, fl. 11.

[506] - Ch. Boxer, *Ob. Cit.*, p.41 em nota.

[507] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. I, Lisboa, 1855, p. 104.

notários mas por esta fonte se topa a convivência das *urcas* com *naus* portuguesas, sublinhando, no seu conjunto, o domínio de unidades de porte razoável (Quadro XXIV).

QUADRO XXIV

Estrutura da frota do Brasil segundo os notariais de Lisboa e Porto

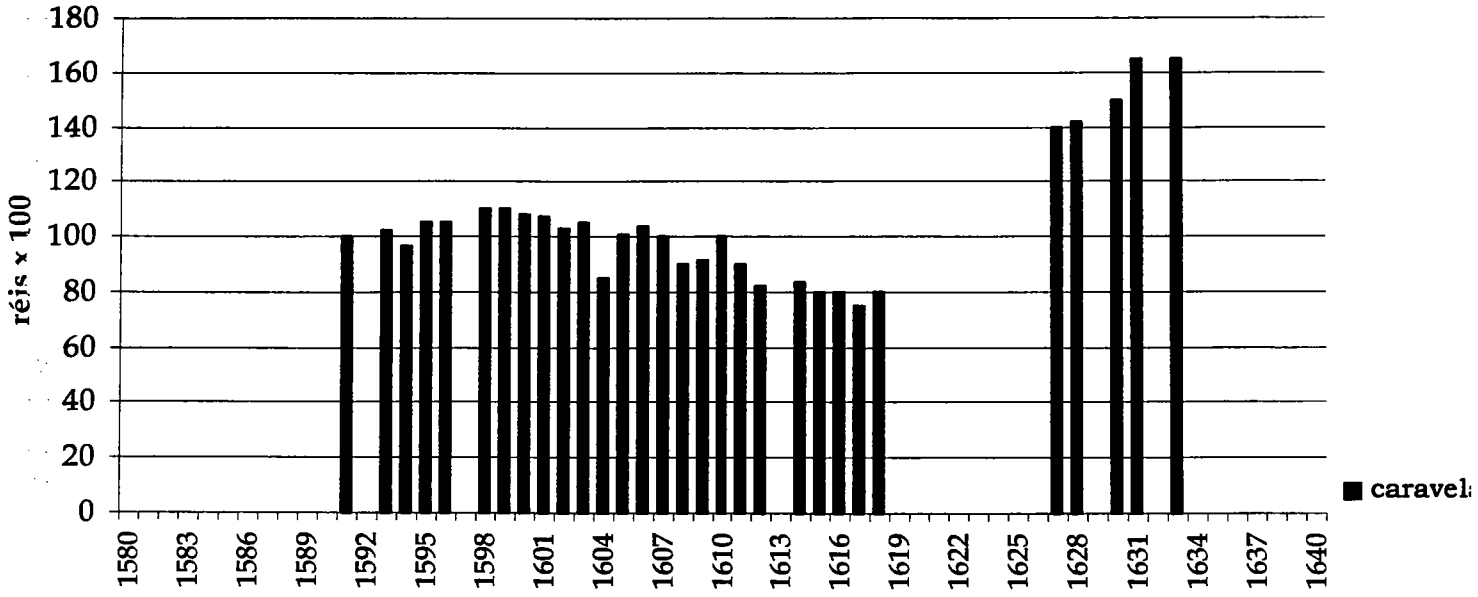
Tipo	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640		totais	
De navios	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nau	13	17,3	2	1,8	36	54	57	44,5	108	28
Navio	29	38,6	18	17,2	18	27	33	25,7	98	26
Caravela	32	42,6	87	79	9	13	32	25	160	43
Urca	1	1,3	1	0,9	0	0	2	1,5	4	1
Patacho	0	0	1	0,9	4	6	4	3,1	9	2
Total	75	99,8	109	99,8	67	100	128	99,8	379	100

O período de 1580-1601, de acentuada subida da taxa de frete e concomitante a um dos maiores incrementos da economia brasileira, não coincidiu, na globalidade, com o domínio da *caravela* que cercou *urcas* e *naus*, apanhando as migalhas. Mas graças à sua arqueação modesta, resistiria melhor que as naus à concorrência das marinhas do norte, uma vez que aquelas saem de circulação a partir de 1595. O predomínio da *caravela* só é sensível desde então. Ocupou um lugar deixado pela *nau*, ou recuou num período em que esta ofereceu melhores oportunidades, num cenário onde o *navio* parece imperturbável por uma concorrência indiferente às respectivas taxas de frete. (gráficos IV. Valores obtidos pela média anual das taxas cobradas por cada tipo). Qualquer dos tipos participou no aumento acentuado das taxas, depois de 1623, mas a subida ténue que caracterizou o período anterior é mais clara nas *naus*. Contudo, os gráficos expõem com nitidez uma época em que estas estiveram de todo ausentes (entre 1601 e 1612), para regressarem muito antes de terminadas as Tréguas. Os anos de ausência associam--se a uma inversão da tendência, vislumbrando-se uma descida da taxa. A presença isolada dos pequenos navios terá dado um contributo para

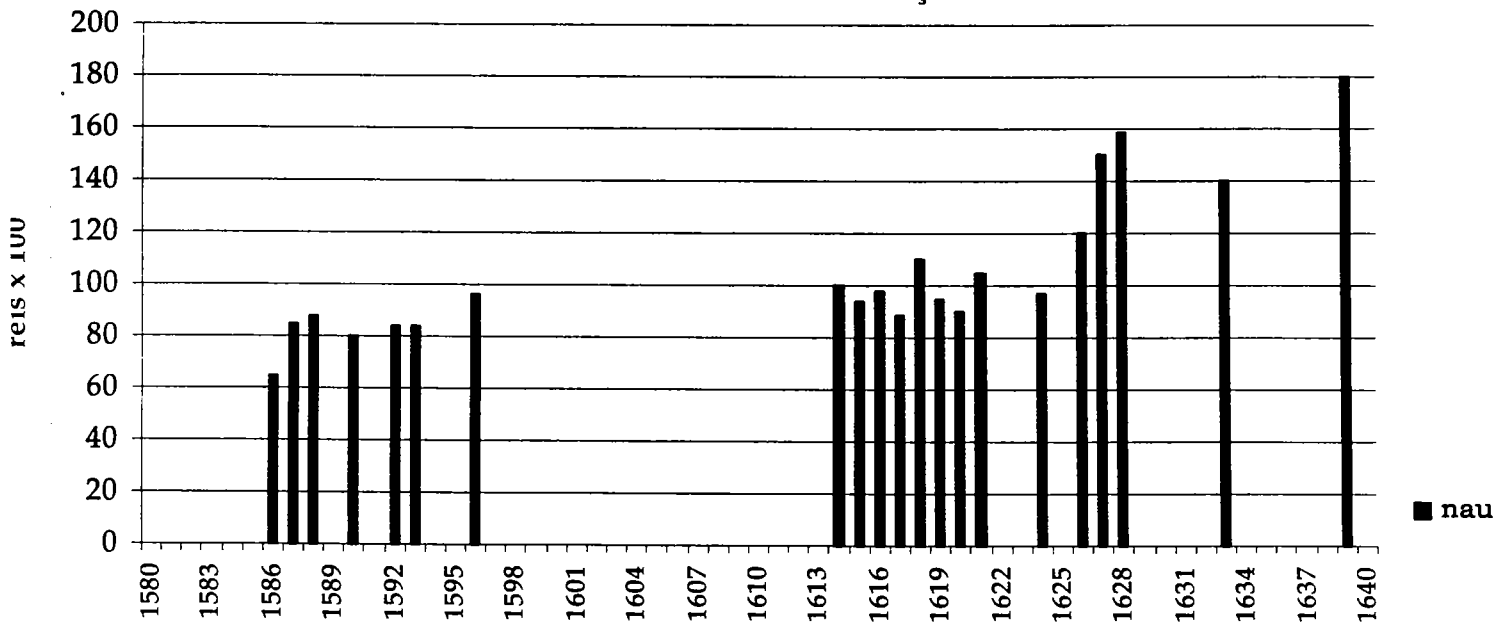
esse comportamento da série, acusando o porte dos navios como um dos factores de fixação do preço do serviço de transporte.

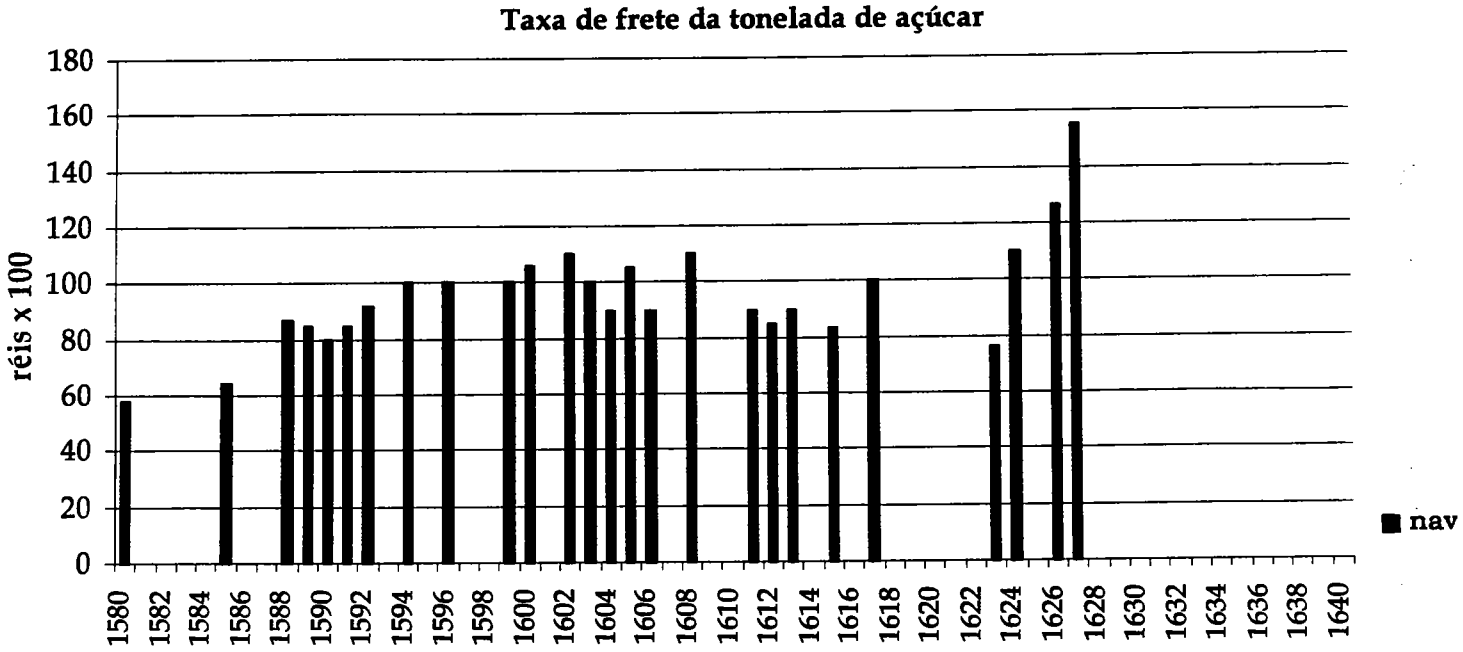
Gráfico IV

taxas de frete da tonelada de açúcar



taxa de frete da tonelada de açúcar





A estrutura da frota apreendida pelos notariais (quadro XXIV) ignora as *urcas* que durante 1580 e 1605 iam e vinham, a mais das vezes, segundo o Rei, sem cumprirem o preceito de aportarem no Reino. Surpreende-se apenas um caso. A este se deverão acrescentar os outros a que os contratadores tinham direito. Se usufruíssem das vinte unidades, a parte correspondente aos navios de grande porte seria no quadro XXIV bastante mais expressiva.

O "período das caravelas" fica assim confinado aos anos de 1601-1614. Caravelas sujeitas aos indisciplinados holandeses e zelandeses que não respeitaram as tréguas ao sul do equador. Em proliferação numa época de "corso difuso", longe do triângulo Ilhas - Norte de África - Golfo de Biscaia[508], numa conjuntura em que a produção de açúcar terá crescido a ritmo menos acelerado. Tais feições particulares da frota em pouco se relacionariam com esse arrefecimento da expansão da cana. Serão antes um sintoma da retirada das urcas. Um largo segmento do mercado ficava livre para ser satisfeito com

[508] - F. Mauro, "Les Routes Océaniques et la Domination de l'Atlantique", *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise (1500-1900)*, Paris, 1970, p. 105. Embora a concepção de um "corso difuso" compreenda, neste ensaio, um período longo, entre 1598 e 1621, na verdade, depois de 1614, o triângulo volta a ser zona perigosa, de corso insistente.

os recursos disponíveis no Reino que, durante o último quartel do século XVI, de agonia portuária, se haviam vocacionado para as artes da pesca. A caravela sugere um súbito alargamento da armação a operadores recém-chegados ao tráfego de longa distância, conhecedores da versatilidade do pequeno navio, bem consentâneo com estratégias de tráfico assentes na dispersão de cargas. O pequeno porte prometia a dispensa de grandes grupos de fretadores[509]. Não voltariam a adquirir um papel tão destacado, embora um dos temas em debate nos anos quarenta do século XVII, se prendesse com o seu retorno em situação dominante, mercê da guerra em Pernambuco, depois da Revolta de 1645. Algumas vantagens comportariam pela fácil aproximação a portos mal apetrechados de infra-estruturas, como os que foram sendo libertados pelos luso-brasileiros. Condicionantes da guerra que colocam o período da Restauração na continuidade das experiências testadas na década de trinta[510].

Os contratos celebrados diante dos tabeliães de Lisboa e Porto elegem 1614, data do fretamento das duas únicas *naus* compreendidas no período, como um ano de viragem que trará uma alteração rápida e substancial na estrutura da frota. De uma ponderação de 79% , a *caravela* passa a deter um lugar insignificante, entrando com apenas 13% para as frotas do açúcar entre 1615 e 1623, fase em que as *naus* ressurgem com uma preeminência inédita. Em 1618, Ambrósio Fernandes Brandão chamou *naus* às cento e trinta embarcações que se dirigiam cada ano a Olinda/Recife e esclareceu que "muitas delas são de grandíssimo porte"[511]. Por essa altura, em Agosto de 1618, largou uma frota de Pernambuco composta de 23 velas de que apenas faziam parte 4 *caravelas*, nem sequer maioritariamente adstritas aos portos secundários (quadro XXV)[512]:

---

[509] - Sobre o significado da redução da tonelagem média dos navios das marinhas mediterrâneas na segunda metade do século XVI, Ugo Tucci insistiu, em uníssono com Fernand Braudel, na relação da tendência com uma animação das trocas e de uma melhor articulação portuária. O pequeno navio augurava uma optimização do transporte, Ugo Tucci, "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna", Tommaso Fanfani, *La Penisola Italiana e il Mare, Costruzioni Navali, Trasporti e Commerci tra XV e XX Secolo*, Napoles, 1993, pp. 57-70, p. 64. Para a adequação relativa destas observações ao caso português nas rotas do açúcar, ver capítulo IV e V.

[510] - Evaldo Cabral Mello, *Olinda Restaurada...*, p.95 e 119.

[511] - Ambrósio Fernandes Brandão, *Ob. Cit.*, p.90.

[512] - AHU, *Pernambuco*, caixa 1, Consulta do Conselho da Fazenda de 21 de Novembro de 1618.

QUADRO XXV

Estrutura de uma frota de Pernambuco
Agosto de 1618

	Tipo Navio		Total	
Destino	**Nau**	**Caravela**	**Nº**	**%**
Lisboa	13	3	16	70
Porto	3	0	3	13
Viana	2	0	2	9
Aveiro	1	0	1	4
Madeira	0	1	1	4
Total	19	4	23	100
% tipo navio	83	17		

O quadro XXV exemplifica a composição de uma das frotas organizadas por insistência da Coroa, mas que pouca ou nenhuma receptividade colhia entre mestres. Os navios com destino no norte do Reino apartaram-se a meio do trajecto, depois de protestos e desacatos entre o capitão desta frota - escolhido para o efeito pelo Governador ao desaferrar do Recife - e um dos mestres de Viana que acabou por arrastar os demais consigo. Episódios recorrentes a mostrar a resistência à navegação em comboio. A desculpa aqui dada prendia-se com a lentidão de certas embarcações que seguiam para Lisboa. Ronceiras como eram, no parecer do insubordinado, "nunca a frota chegaria ao Reino"[513]. A história confirma, por outro lado, que Lisboa em 1618 captava mais de metade do tráfico e tráfego brasileiro. Questiona a sedutora associação da *caravela* a portos secundários, pois tanto Viana como o Porto veriam chegar cinco das dezanove *naus* largadas de Pernambuco e nenhuma das poucas *caravelas* que então seguiam para Lisboa e Madeira. Com estes elementos se deverá ler criticamente uma petição do contratador do pau brasil, André Lopes Pinto, de Abril deste ano de 1618. Solicitaria autorização para descarregar preferencialmente a mercadoria fora de Lisboa, alegando que "os cossairos "turcos" ocupão o mar de maneira que com dificuldade escapão os navios que vem buscar esta barra". Em conformidade com os seus

[513] - *Ibidem.*

interesses, André Lopes Pinto sugere haver diferenças de monta na estrutura das frotas que serviriam cada porto, ao pedir licença para "mandar vir o pau em caravelas e outros navios pequenos que vão em direitura a cidade do Porto e villa de Viana da foz do lima (...) porque em outra maneira vindo em naos grandes fica (...) arriscando muito a fazenda de S. Maj. (...) e em navios pequenos que vem para esta cidade não he possivel vir toda a quantidade do pao do contrato". Procurava o contratador valorizar a virtude dos pequenos navios que "com mais facilidade escapam aos cossairos e em caso que alguns se tomem he a perda de menor consideração" [514]. Um destacado comerciante que, nas suas relações familiares com os Tinoco, tinha já no seu curriculum a participação nos circuitos orientais durante a década de noventa de Quinhentos[515], vinha agora, com vários argumentos, convencer o Conselho da Fazenda das vantagens de desviar de Lisboa um dos tráficos brasileiros em regime de monopólio, concessionado pela Coroa. O verdadeiro intuito, provavelmente, não poderia confessar. Pelos dados atrás reunidos, suspeita-se dessa associação simplista dos pequenos veleiros a portos distantes do centro. Talvez se pretendesse descarregar em localidades menos vigiadas, fora da alçada da Casa da Índia. A frota de Viana, por essa altura, pouco se conforma com a ideia de lhe serem estranhos navios de grande porte (quadro XXVI)[516]. Sofrera as mutações que os notariais de Lisboa e Porto já deixaram antever.

QUADRO XXVI

Alteração da Frota de Viana
(1604 e 1620)

	1604		1620	
Tipo Navio	**Nº**	**%**	**Nº**	**%**
Nau	4	11,1	17	30,9
Urca	4	11,1	3	5,4
Navio	16	44,4	31	56,3
Caravela	12	33,3	0	0
Patacho	0	0	3	5,4
Fluit	0	0	1	1,8
Total	36	100	55	99,8

514 - AHU, *Baía*, nº 170.

515 - James Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, Londres, 1993, p. 36.

516 - Realizado com base na tabela XLVII de Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana, 1995, que reúne informações obtidas a partir de Livros de Sisa e Décima.

O apreço que os mestres teriam pela navegação solta não tem relação directa com o tipo de embarcação dominante nas rotas do açúcar. São dois problemas distintos, embora, em certos contextos, um e outro confluíssem no ressurgimento da caravela, após essa dezena de anos em que ficou remetida para a um lugar sombrio. Quando, em 13 de Janeiro de 1621, estava agendada a apreciação de uma proposta de Estêvão de Brito Freire, senhor de engenho na Bahia, para montar uma escolta que obrigaria ao regime de comboio, pareceu ao Conselho da Fazenda ser destituída de oportunidade. Os argumentos foram diversificados. Destaquem-se, por agora, os que ajudam a caracterizar a frota que então servia o tráfico brasileiro. Julgava-se a navegação bastante melhorada, "porque não havendo nos tempos passados das guerras de Inglaterra e Olanda nenhuma nao de força somente navegando caravellas com que os inimigos se enriquecião (...) hoje há muitas naos e muitas de muita força que se combatem quando se encontrão com mais animo e exercicio que antigamente". Além disso, os navios de escolta, armados pelo proponente, de 200 a 400 toneladas, passíveis de carregar até metade da sua capacidade, levariam a reduzir a navegação com destino a Lisboa a apenas 12 ou 13 naus. Ora, no ano anterior, ainda segundo os conselheiros da Fazenda, tinham vindo 40 da Bahia, sabendo-se que de Pernambuco chegava o dobro[517].

A dispersão continuava a ser a regra de ouro do negócio, apesar dos "muitos melhoramentos" sentidos nos tempos recentes. A concentração, com a entrada das 12 *naus* de 200 a 400 t. de escolta, mataria um sector que dava de comer a muita gente. Seriam conhecidas as economias na armação dos navios de grande porte, mercê do aumento da razão tonelada /marinheiro[518]. No entanto, preferiam-se naus de menor tonelagem, porque se olharia como certa a subutilização.

Já terminadas as Tréguas, após quatro anos de ataques holandeses, e até ingleses, à navegação, a "Descripcion de la provincia del Brasil", de 1629, para aferir as necessidades de transporte, dava ainda como bitola navios de 120 t., o que não contraria as apreciações constantes de o "Papel de Pernambuco", atribuível a Matias de Albuquerque, ao definir essa marinha, vulnerável, como tendo exemplares que traziam "hum por outro 400 caixas de asuqueres (...) Estas 400 caixas humas por outras tem 18 arrobas"[519].

---

[517] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 33, fl. 1 e ss.
[518] - Leonor Freire Costa, *Ob. Cit.*, p.180.
[519] - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p.36.

Os testemunhos reunidos confinam a *caravela*, como navio emblemático das rotas do açúcar, à fase de guerra anterior às Tréguas. Por outro lado, o retorno das *naus* nas rotas do Brasil, desde 1614, realiza-se durante o período pacífico, pelo menos de paz consagrada por tratados. Depois de 1623, não faltaram ocasiões para a *nau* continuar a ser utilizada, mas desde a invasão do Recife que se surpreendem diferentes estratégias entre os agentes, alguns passando a preferir *caravelas*. Uma consulta do Conselho da Fazenda, de 25 de Agosto de 1627, reproduz uma informação enviada pelo Corregedor do Porto respeitante às disponibilidades nortenhas para fornecer dois patachos em que seguissem mantimentos para as tropas da Bahia. Aí se relataram as opções dos agentes, declarando-se que "em todos aquelles portos de antre douro e Minho senão fabricavão (depois de declaradas as guerras com a olanda e Jnglaterra) nauios de mais de setenta ate cem toneladas com Intento de se livrarem fugindo e não pelejando"[520]. Assim se descortinam as forças que moldaram a mutação da estrutura da frota. Os cenários politico-militares guiaram a adaptação de mercadores e armadores a um risco variável, proveniente do diferente aparato bélico do inimigo.

Desde 1614, até à tomada da Bahia, quando a *nau* reapareceu, o perigo maior não estava no Atlântico sul, mas antes no Norte de África. Na sequência da expulsão de Castela, mouriscos provenientes da Estremadura instalaram-se em Marrocos, reino esmagado por uma crise política, e organizaram-se numa república que subsistia do saque à navegação cristã. Muitos dos cativos convertiam-se à lei de Maomé, colaborando com o antigo adversário e repartindo o seu raio de acção com a restante pirataria muçulmana, de Argel ou de Salé. Os "turcos e berberes", tão temidos por André Lopes Pinto, fustigavam as marinhas europeias, usando de tácticas próprias de ladrões obstinados, mas de fracos recursos. Nos primeiros tempos, os meios ao alcance dos homens de Salé limitavam-se a uma frota de pequenos veleiros[521]. Atacavam, por isso, somente nas circunstâncias em que a superioridade era quase certa. Escolhiam, de preferência, alvos frágeis, pouco artilhados, também de pequena tonelagem. A decisão da abordagem dependia da probabilidade do sucesso e se, contra as expectativas, a vítima reagia ou, se no decurso do assalto, o resultado parecia duvidoso, o combate era interrompido pela fuga do atacante[522]. Perante uma ameaça destas, as *naus*

---

[520] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 82.
[521] - Roger Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, p.86.
[522] - *Ibidem*, p.134.

portuguesas ou as *urcas* compradas nos portos do Reino simulavam poder de dissuasão, ainda que nas suas cobertas rareasse o armamento que as tornaria defensáveis. Roqueiras e mosquetes, manipulados por uma tripulação bisonha, de pouco serviriam quando o perigo viesse de embarcações de grande tonelagem, bem artilhadas, como aquelas que davam o aspecto terrífico ao corso holandês e inglês. Aos piratas de Salé faltava essa potência e as *naus* mascaravam a marinha portuguesa de adversário respeitável, contrariamente às *caravelas* que na sua aparência ligeira atraíam as atenções. Na sequência de um ataque muçulmano à Madeira, em 1617, detecta-se o frenesim dos agentes mercantis lisboetas na compra de *urcas* e *naus*, por preços exorbitantes, nos anos de 1617 e 1619[523]. Sinais inquestionáveis do intuito de substituir as baixas por navios com capacidade de resposta. A instabilidade e a preponderância de unidades mais dispendiosas na armação repercutiam-se na ligeira subida das taxas de frete verificada nestes anos de 1614 a 1623.

É sabido que noutros contextos nacionais, conjunturas de corso violento estimularam o aumento da tonelagem das marinhas mercantes. Comentava em 1615-1617 Sir William Monson : "the mariners and owners of ships began building shipping again and finding profit to be gained by them, and because the pirates and turks of Algiers and Tunis were many and strong by sea, able to overcome all small ships, they built ships of greater burthen"[524]. Não foi, em rigor, um cenário tranquilo o factor de expulsão das *caravelas* das rotas do Brasil, passando de uma ponderação de 79% entre 1601-1614, para os discretos 13% durante a fase aguerrida da pirataria muçulmana. Mas esta pirataria convidava a *nau* a regressar, pois "combatem quando se encontrão com mais animo e exercicio", trazendo os tais melhoramentos que o Conselho da Fazenda julgava patentes aos olhos de todos. Inevitável pôr de lado a proposta de Estêvão de Brito Freire para dar escolta à frotas em comboio.

Os pressupostos mudaram após a tomada da Bahia. O final das Tréguas com os Rebeldes Holandeses sentiu-se numa primeira ocupação

---

[523] - Entre 1580 e 1640 foram identificados 59 contratos de compra e venda de navios em Lisboa, 13 dos quais para os anos de 1617 a 1619 que respeitam maioritariamente a urcas e naus de porte superior a 80 toneladas: AHDL, *C.1*, C.22, L.111, fl.17 e 95; C. 23, L.112, fl.61, L.113, fl.135, L.114, fl.102, L.115, fl. 35v°, L.116, fl.125 e 128, C.24, L. 117, fl. 106v° e 119v°, L.118, fl.44v°, *C.7ª*, C.40, L.11, fl.105v°; *C.12ª*, C.16, L.57, fl.12, C.19, L.64, fl.68v°, *C.11*, C.39, L.139, fl.58, L.140, fl.99v°.

[524] - Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eignteenth Centuries*, Devon, 2ª ed., 1972, p. 7 e 8 em nota. Quando foi assinada a paz com a Espanha em 1604, os reparos foram opostos. O embaixador de Veneza em Londres noticiou "Now that the peace with Spain is thought to be an accomplished fact, everyone is trying to sell their big ships".

territorial, de pouca dura, é certo, mas com rescaldos dolorosos nas águas brasileiras onde circulava a esquadra de Piet Heyn. Uma poderosa demonstração de que os holandeses não eram piratas. Aqui, o corso era guerra económica. Que teve como resposta pronta, de Madrid, o embargo dos portos ibéricos... Para comerciantes e transportadores, entregues à sua sorte, sobrava uma marinha de *naus* de tonelagem mediocre comparada com uma esquadra que trazia, na retaguarda, todo o suporte bélico de um Estado em posição ofensiva. De que serviria uma embarcação artilhada, mal artilhada, tripulada por gente nada destra a manobrar artilharia? A escassez de bombardeiros era conhecida e não apenas sentida pelos organismos centrais responsáveis por preparar armadas de socorro. O "Regimento sobre a matrícula da gente de nauegação deste Reyno, officiaes de fabrica de nauios carpinteiros e Calafates, condestables, bombardeiros, cordoeiros", promulgado em 1626, daria conta da inoperância de medidas idênticas tomadas em 1591 para que se alargasse o corpo de peritos na arte da guerra e da navegação, incentivando-se a iniciação de novos aprendizes e recorrendo-se a uma matrícula de todos os recursos humanos disponíveis. No preâmbulo do regimento de 1626, denunciava-se a escassez de oficiais para todas as armadas, pela "deminuicão como se uay uendo da falta que delles há". As solicitações seriam cada vez mais numerosas, "pela furia com que tam soltamente andão a Roubar pellos mares" esses corsários luteranos e turcos[525]. As fortificações espalhadas pelo império, as armadas da Índia, da costa e, agora, as de socorro ao Brasil compunham um leque excessivamente diversificado de necessidades para uma limitada oferta de mão-de-obra especializada. Se o Rei se debatia com a falta de peritos, tendo ao seu alcance medidas de coacção, para os particulares vislumbrava--se, como alternativa, a opção por navios pouco artilhados, mas ágeis na arte de fugir, ou, como viria a acusar o Pe António Vieira, na arte de fazer os homens cobardes[526].

Assim, depois da tomada da Bahia, a *caravela* readquiria as qualidades em parte empalidecidas no período de Tréguas com as Províncias Unidas mas de fúria de corso berbere. Face a investidas de envergadura bem diferente, realizadas pela WIC, parecia sensato não afrontar o inimigo. A versatilidade do pequeno porte e do aparelho latino dava à *caravela* uma vantagem não

---

[525] - Leonor Freire Costa, "Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da Navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626", *Revista de História Económica e Social*, Nº 25, 1989, pp. 109-122.

[526] - "As caravelas, Senhor, são escolas de fugir e de fazer cobardes os homens do mar", terá denunciado o Pe António Vieira a D. João IV, segundo relata o próprio em carta ao Conde de Ericeira. Citado em João Lúcio Azevedo, *História de António Vieira*, vol. I, Lisboa, 1918, p.112.

encontrada na *nau*. Depois, se a perda fosse inevitável, cada baixa traduzir-se-ia num prejuízo de menor gravidade. Por último, proporcionava uma rápida reposição da frota, graças a um tempo de construção mais curto. Os dados contidos no quadro XXIV, para o período de 1623 em diante, relatam a sensibilidade dos agentes a estas qualidades.

Com a guerra e o bloqueio naval erguido pelos holandeses aos portos brasileiros, os preços variaram bruscamente. Sobretudo os do transporte. Emergia um novo enquadramento, onde o risco tomava proporções inusitadas, favorável, contudo, ao negócio, do tráfico e da armação, estimulando uma substituição das perdas que, apesar da táctica de fuga, se multiplicariam. O Corregedor do Porto, em 1627, na carta acima citada, relatava que um dos impedimentos para encontrar os dois patachos requeridos pela Coroa nascia do muito interesse dos armadores pelo transporte, assistindo-se a uma grande azáfama nos estaleiros da região para lançar ao mar navios de pequeno porte. Dois deles, em construção, até poderiam servir para o ensejo, mas os donos não só não os queriam vender como nem sequer os poriam na Ribeira de Lisboa, a não ser que coagidos "pela justiça (...) porque o muito interesse dos *subidos fretes* do Brazil os obrigou a que havendo perdido dous nauios fabricasem logo aquelles dous navios para irem nelles ao Brasil"[527].

As *caravelas* retomavam uma posição questionada em tempos imediatamente anteriores, mas não readquiriram a preeminência típica do início de Seiscentos. Porque a pirataria muçulmana não desaparecera, duas estratégias teriam de coexistir. A fuga do holandês levava a encontros indesejados com o "turco", nas imediações da costa portuguesa, para quem a *caravela* não constituía presa difícil porque estava munido de navios equiparáveis e melhor artilhados. Nesta dualidade, face a forças militares inimigas de características tão díspares, reinaria a indecisão entre armadores e mercadores, moldando uma frota de estrutura heterogénea. Escolhas contraditórias cindiriam os agentes e até os Tribunais do Estado, em especial no período da Restauração, quando já havia experiência acumulada para que a opinião a favor ou contra a *caravela* tivesse fundamentos igualmente ponderados.

Ao lado dos apostadores nos navios aptos para a fuga, outros se declararam logo críticos e quiseram contornar as interdições ao aproveitamento do potencial das marinhas do norte da Europa, capazes de

[527] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 82. Consulta do Conselho da Fazenda sobre a carta do Corregedor datada de 25 de Agosto de 1627.

fornecer navios bem armados, tendo a bordo artilheiros alemães com conhecimento do ofício. Gaspar Pacheco, figura já evocada anteriormente, que constará da lista dos primeiros deputados da Companhia Geral, pediu em 22 de Novembro de 1633 licença para mandar ao Rio de Janeiro uma *nau* grande, fabricada em Lubeck, munida com 32 peças, levando 40 pessoas estrangeiras de mar e guerra. A tripulação seria completada com portugueses. Prometia em troca enviar fazendas por conta da Coroa sem cobrar frete. Caso merecesse deferimento, de imediato ordenaria a *nau* encomendada. As razões para tamanho investimento decorriam dos incontáveis prejuízos que o indivíduo vinha sofrendo desde que terminaram as Tréguas, agravados com a guerra em Pernambuco. Além da cópia de açúcares que perdera no mar, os holandeses queimaram-lhe um dos engenhos reais da Goiana e os bens que ainda tinha no Rio de Janeiro e não se atrevia a embarcar em "navios e caravelas que andão na carreira por se tomarem com a facilidade que se sabe os olandeses e mouros"[528]. O Conselho da Fazenda tardou a responder, pois achou por bem pôr o assunto à consideração do Provedor-Mor dos Armazéns de Guiné e Índia, Rui Correia Lucas. Este, um ano depois, diria sem hesitação: "sempre me pareceo que o remedio do brasil no estado de oje he viajarem se os assuquares em navios estrangeiros por serem mais defensaveis e seguros (...) mais tomara que esta não fora a qualquer outro porto que não o Rio de Janeiro por quanto oje navegão no Rio de Janeiro mais navios naturaes que a nenhuma outra parte de brasil e em qualquer outro porto avera mais necessidade delle"[529].

A guerra acentuava as feições arriscadas do investimento em navios pequenos, nem sempre exímios na fuga. A percepção do aumento da tonelagem dos efectivos na "carreira" deverá muito a esta intromissão de exemplares estrangeiros. Nos finais desta década desastrosa, seria frequente a "fábrica inglesa" entre os navios armados no Porto[530]. Quando, em Agosto de 1636, regressou a frota retida na Bahia, os navios que estavam em Lisboa, em Outubro, totalizavam dezanove dos vinte e três que teriam aqui entrado e o seu porte rondaria as 130 e 400 toneladas, arqueando no conjunto 4 500 t.[531] Não admira. Haviam sido descarregadas 14 870 caixas, o que aponta para uma média de 615 caixas por navio[532]. Apesar das alegadas vantagens da fuga, a *caravela* não reunia o consenso entre operadores. A frota enriquecia-

[528] - AHU, *Baía*, nº 484.
[529] - AHU, *Baía*, nº485.
[530] - AHU, *Baía*, 816.
[531] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 42, fl. 44 e ss.
[532] - *Ibidem*.

se, nos anos trinta, com efectivos de grandes dimensões, e a opinião favorável ao comboio ganhava terreno, como adiante se verá.

A legislação e os diferentes contextos político-militares explicam melhor as mutações sofridas pela frota que o regime da navegação em vigor ou as variações da quantidade de açúcar produzido. A "navegação livre" não foi incompatível com a presença de *naus* e o reaparecimento da caravela é apenas em parte tributário da falência do Estado, impossibilitado de criar uma escolta. O surto da cultura da cana, nos últimos vinte anos do século XVI, pressionou a procura de serviços de transporte que encontrou resposta nas unidades de grande tonelagem. As *urcas*, postas à disposição de mercadores e senhores de engenho pelas marinhas do norte da Europa, limitariam o crescimento da frota portuguesa. Após a expulsão daquelas, por alvará de 1605, haveria espaço para uma expansão à custa da reafectação dos recursos pesqueiros à marinha mercante. No período de 1601 a 1614 as *caravelas* dominaram o tráfego e de tal forma proliferaram que também elas seriam carregadas "à formiga", não se perdendo essa pecha do sector que obrigava os navios a circularem subutilizados[533]. A relativa modéstia dos capitais investidos em navios de reduzida arqueação e o aumento acentuado da oferta jogaram a favor da descida das taxas de frete. A pirataria de Salé e de outros centros muçulmanos não contraria por completo a preferência dos mercadores por dispersar a carga. Apenas incentiva os armadores a optar por *naus*. A estrutura da oferta de transporte adaptava-se ao risco mais do que às características do tráfico que se mantinha atomizado.

Utilizando *caravelas* ou *naus*, o transportador não simpatizava com uma navegação em conserva, escoltada ou não. As *naus* entraram em cena sem que o regime de navegação se alterasse e com elas a taxa de frete experimentou uma ligeira subida. Os anos vinte e trinta de Seiscentos trazem uma nova conjuntura política em que a guerra ofensiva holandesa representava um perigo diferente. Sem comboio, navios de grande porte só seriam eficazes se bem artilhados, com tripulação apta a lidar com peças de fogo de calibre razoável. As *caravelas*, por fugirem, poderiam trazer vantagens. Qualquer dos tipos de navios se expunha ao risco eminente de assalto. As taxas de frete dispararam por isso. Será com estes parâmetros que qualquer estimativa da dimensão da frota afecta ao transporte de açúcar tem de contar, não sendo linear o aumento do número de unidades em circulação.

---

[533] - Ver capítulo IV.

O cálculo subjacente aos valores do quadro XXVII sustenta-se na estrutura reconhecida em cada período, tomando a média de 200 caixas para os pequenos navios (*caravelas, patachos* e *navios*) e 400 para os de grande porte, entrando cada um dos subgrupos com a respectiva ponderação. A coluna F pretende corrigir os valores estimados observando a média da taxa de utilização[534]. Importou acrescentar uma simulação da frota para o ano de 1621, data da consulta do Conselho da Fazenda que asseverava estarem em trânsito navios de grande porte.

QUADRO XXVII

Cálculo da oferta de transporte

Anos (A)	Nº engenhos (B)	Nº. Caixas (C)	Tonelage mde frete (D)	Nº Navios (E)	Nº Navios (taxa util) (F)
1583	115	40 250	7 453	145	179
1612	192	67 200	12 444	271	345
(1621)	(192)	(67 200)	(12 444)	181	246
1629	346	67 277	22 425	230	334

[534] - Exemplificando:

Para o período de 1580 a 1601 adicionaram-se 24 urcas que se rastreiam através de "O Livro das Saídas dos Navios e Urcas de 1595-1605", atendendo às que deram fiança entre 1595 e 1601. Assim sendo, a estrutura da frota, para estes anos mal cobertos pelos notariais, contém uma margem de erro superior aos outros períodos.

Naus - 13
Urcas - 25
Navios - 29
Caravelas - 32

Navios de grande porte - 38%; Navios de pequeno porte - 62%
Máximo de caixas: 40 250
Cálculo do número de efectivos: (Y)

$$40\,250 = 400 \times 0{,}38Y + 200 \times 0{,}62Y = 276\,Y$$
$$Y = 40250 / 276$$
$$Y = 145$$

Atendendo a que a subutilização era regra (estimada para efeitos de caracterização da eficiência do sector no capítulo IV), o quadro XXVII inclui a coluna F que considera a taxa de utilização média: 1580-1601 = 81,4 ; 1602-1614 = 78,7; 1615-1623 = 73,8; 1624 - 1640 = 69.

Assim, continuando a tomar 1580-1601 como exemplo, a expressão inerente à coluna F é:

$$40250 = (400 \times 0{,}38\,Y + 200 \times 0{,}62\,Y) \times 0{,}814.$$

Os valores da coluna F encontram o parecer de Matias de Albuquerque para os finais da década de vinte do século XVII, segundo os quais, recorde-se, circulariam cerca de 300 navios. Sendo assim, os restantes resultados, que carecem de idêntica forma de aferição, terão uma margem de erro aceitável. O principal objectivo deste exercício reside na demonstração de como a estrutura da frota inviabilizaria uma progressão do número de efectivos paralela à crescente oferta de açúcar. Uma conclusão necessária para ponderar os efeitos da pirataria em cada um dos períodos bem como para reapreciar os ritmos de navegação.

Conta Fernão Cardim que em 1583 os 66 engenhos de Pernambuco pouco produziram pela muita seca que pôs em fogo morto os dependentes de água para a moenda. Mas em anos normais, admitia-se que as 200 000 arrobas produzidas dificilmente encontravam transporte "com virem cada anno quarenta navios ou mais (que) não pode levar todo o assucar"[535]. A explosão da cultura da cana, no último quartel do século XVI, actividade vulnerável aos caprichos climatéricos, foi ditando uma procura de transporte a que a marinha portuguesa mal respondia. Se os cálculos atrás elaborados são verosímeis, 40 a 50 navios seriam, como julgava Cardim, insuficientes e muita da safra ter-se-ia de acumular nos armazéns (paços em Olinda, ou trapiches na Bahia) que foram sendo construídos para apoio ao movimento portuário[536]. O aproveitamento das *urcas* que visitavam o Reino colmataria essa escassez, não evitando, contudo, a tendência em alta das taxas de frete que se reconhece entre 1580 e 1601, quando Viana choraria ter perdido 170 navios, durante o conflito com a Inglaterra[537]. Um cômputo que traduz um nível considerável de danos nos recursos marítimos do Reino, agravando o desajustamento entre a oferta e a procura de transporte e incentivando a reposição das baixas com navios de pequeno porte.

O "ciclo do açúcar" brasileiro estimularia o negócio de armação e, após a retirada das marinhas do norte da Europa, navios aparelhados e tripulados nos portos portugueses circulam graças às redes internacionais dos mercadores. Se aos holandeses estava vedada a participação directa neste negócio, o seu acesso ao açúcar manteve-se, a despeito das proibições régias, pois "muitos e bons e honestos portugueses a maior parte residente em Viana e no Porto" predispunham-se a continuar o tráfico, encobrindo-o com "seus nomes e bandeira", como se fossem "nossos proprios pais e vivendo entre nós",

---

[535] - Fernão Cardim, *Tratado da Terra e Gente do Brasil*, p. 292
[536] - F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique...*, p.266.
[537] - Eduardo Freire Oliveira, *Elementos...*, vol. II, p. 214.

segundo testemunha uma fonte holandesa datada de 1620[538]. Neste contexto, as escaramuças ao sul do equador, durante as Tréguas, abatendo 28 efectivos em 1616[539], pouco terão perturbado a navegação que teria de reunir, por essa altura, cerca de 180 a 200 navios. Se as fontes holandesas insinuam o papel dos testas de ferro de Viana ou do Porto, nem por isso a maior parte destas unidades deixava de se dirigir a Lisboa.

Em 1620, o provedor da Alfândega de Lisboa, Diogo das Póvoas, informou Madrid de que àqueles dois portos nortenhos, até Agosto desse ano, haviam chegado 12 navios e esperavam-se "mais vinte e tantos"[540]. Então, cerca de 40 navios, por volta de 1620, asseguravam o tráfico que passava por estes duas localidades, o que daria razão a Fernandes Moreira quando estimou em duas dezenas o número de exemplares da frota de Viana que anualmente ligaria a vila ao Brasil[541]. Os restantes 120-140 teriam de passar por Lisboa. É essa a conclusão que se retira das indicações fornecidas pela consulta do Conselho da Fazenda, relativa à proposta de Estêvão de Brito Freire para criar uma escolta. Aí se dizia estarem cerca de 40 veleiros afectos a viagens para a Bahia e o dobro para Pernambuco[542]. Lisboa, a cidade quase viúva, centralizava 2/3 do tráfego, nas vésperas do ataque à Bahia.

A violência da guerra traria outro nível de perdas. Logo em 1623 terão sido apreendidas 70 embarcações[543], o que equivaleria a uma baixa de 30 a 40% na frota brasileira. No ataque à Bahia, em 1624, foram apresadas 30 *naus* carregadas[544]. Matias de Albuquerque, em 1627-1628, no "papel de Pernambuco", admitia que em cada ano, nos tempos mais próximos, eram tomados trinta e cinco navios. Ainda assim, julgava natural existirem mais trezentos operacionais[545]. Na verdade, adivinhava-se a dimensão da frota no recenseamento de 346 engenhos em 1629. Se cada navio fazia uma viagem por ano, não é improvável que, para calcular a totalidade dos recursos marítimos em questão, se deva acrescentar cerca de 50% aos valores da coluna F do quadro XXVII. Só uma força que reunisse mais de quatro

---

538 - Ch. Boxer, *The Dutch in Brasil, 1624-1654*, Oxford, 1957, p. 20-21.
539 - M. de Oliveira Lima, *Pernambuco. Seu Desenvolvimento Histórico*, Recife, 3ª ed., 1997, p. 45; Paulo Berger, "Incursões de Corsários e Piratas na Costa do Brasil, 1500-1622", *História Naval Brasileira,* Vol. I, Tomo II, Rio de Janeiro, 1975, p. 485.
540 - Citado em Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu Termo...*, vol. I, p. 216 em nota.
541 - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p.38.
542 - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 33, fl. 1 e ss.
543 - Paulo Berger, "Art. Cit", p. 485.
544 - Queiroz Veloso, "O Brasil durante os 60 anos de administração filipina", *Congresso do Mundo Português*, Vol. IX, Lisboa, 1940, pp. 153-169, p. 159.
545 - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 36.

centenas de efectivos poderia suportar baixas tão pesadas quantas as relatadas pelas fontes. Um capital sujeito a uma sistemática delapidação desde que Piet Heyn rondou as águas da América Ibérica. A ocupação territorial do nordeste permitia à WIC exibir um admirável rol de trofeus de guerra. Em 1633 apreendia 90 navios[546]. Níveis tais de saque desbaratavam capitais e impunham aos estaleiros do Reino ritmos de construção inusitados. Não admira, pois, que a década de trinta seja pautada por um desajustamento de oferta e procura de transporte que se ressentia num estrangulamento do tráfico. Uma consulta do Conselho da Fazenda de 29 de Dezembro de 1634 insistia em apontar o estado deplorável das alfândegas "por falta de comercio"[547]. Agravava as dificuldades a determinação do Governador do Brasil para congelar a navegação por dois anos, não autorizando os navios carregados de açúcar a sair da colónia, contribuindo para asfixiar o erário régio. Calculava-se estarem retidos 100 navios[548]. Desde 1623 até esse ano de 1634, em que as comunicações se interromperam, a WIC congratulava-se pelos 428 navios capturados[549]. Outros, cujo total se desconhece, se deverão juntar, vitimados pela pirataria muçulmana. A perda de quatro centenas de unidades em onze anos, diz tanto da eficácia do corso holandês quanto da relativa modéstia da marinha portuguesa no contexto internacional. Os homens de Dunquerque, ao serviço de Filipe IV, entre 1626 e 1634, capturaram 1 499 navios nas águas europeias, dois terços dos quais holandeses[550]. No entanto, para a escala portuguesa, a WIC perturbaria seriamente a oferta de transporte para o açúcar brasileiro.

A instabilidade alterou estratégias e escalpelizou o grupo dos agentes. Os contratos com o Estado disso se ressentem. Nuno Álvares Viseu agarraria o contrato do pau brasil apenas por um ano, segundo proposta de 1625, e pedia que os mestres dos navios com destino a Pernambuco fossem constrangidos por lei a trazer a mercadoria até ¼ da tonelagem, "visto os poucos navios que andão na carreira"[551]. Uma referência para ser matizada com o total de

---

[546] - Joannees de Laet, *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu começo até ao fim do ano de 1636*, Vol. II, Rio de Janeiro, 1925, p. 685.
[547] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, fl. 85 v°
[548] - *Ibidem.*
[549] - Joannees de Laet, *Ob. Cit.*, p.685.
[550] - J. P. Cooper, "Sea-Power", *The New Cambridge Modern History*. Vol. IV: *The Decline of Spain and the Thirty Years War (1609-48/59)*, J. P. Cooper (dir.), Cambridge, 1970, p.229.
[551] - AHU, *Pernambuco*, Caixa 2, Dezembro de 1625.

vítimas. Poucos, mas os bastantes para serem capturados 80 navios entre 1625 e 1626 [552].

Dificuldades que se transferem, naturalmente, para a esfera da produção de açúcar. Segundo Matias de Albuquerque, o que ameaçava a colónia eram os efeitos da incerteza no grupo dos senhores de engenho e lavradores "que los mas han dexado ya de labrar en sus engenios"[553]. No entanto, colhem-se exemplos da transferência da propriedade dos engenhos, sinal de que alguns olhariam a conjuntura como adequada a semelhantes investimentos. Dois dos engenhos da capitania de Itamaracá, na Goiana, dos Cavalcanti, foram comprados por Gaspar Pacheco e seu parceiro Miguel Arnao, em 1625, por 10 000 cruzados[554]. Mercadores pouco conhecidos na praça de Lisboa, com raízes e laços mantidos no Porto, com contactos na Europa do Norte, em Lubeck, nomeadamente, intrometeram-se na produção numa época que desmobilizava antigos senhores de engenho. Sabemos que Gaspar Pacheco não escapou ao descalabro da guerra que pôs o nordeste em chamas. Um destes engenhos terá sido incendiado. Não desistiu. Instalou os contactos na Bahia, através de Francisco de Barros, também senhor de engenho desapossado, e teria centenas de caixas no Rio de Janeiro para trazer ao Reino em 1633. Considerou preferível ignorar as *caravelas* e requerer autorização para adquirir navios de grande porte nos estaleiros estrangeiros. Uma pequena amostra da facção dos empreendedores arrojados. Outros, que também mantiveram em marcha o negócio do açúcar, sabiam que "se de dez navios se perderem quatro ou çinco ainda fica o negocio tendo conta nos que chegão, por causa do grande preço que tem os açucares"[555]. Expectativas que integram um desgaste de 50% da frota, ainda assim compatível com a manutenção do tráfico, desde que fosse evitada a concentração do tráfego, "porque a multidão há de fazer abbater os preços"[556].

Desenhava-se assim a colisão de interesses no seio do grupo empreendedor. As frotas escoltadas poderiam, para uns, reduzir os "custos de protecção", consentindo a dispensa de navios bem artilhados e exigentes em capitais. Para outros, a perpetuação do negócio pedia a navegação solta. A guerra em Pernambuco inspirou projectos de reforma da navegação - tanto ou

---

[552] - "Informação de Matias de Albuquerque sobre a diminuição das frotas do Brasil" em Hélio Viana, *Matias de Albuquerque*, Rio de Janeiro, 1944, p. 64.
[553] - *Ibidem*, p. 64.
[554] -AHDL, C.1, C.29, L.141, fl. 127 v°.
[555] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 41, fl. 13 e ss. Consulta do Conselho da Fazenda de 17 de Outubro de 1635.
[556] - *Ibidem*.

mais insistentes que os considerandos sobre o melhor tipo de navios. Mas era já tema de reflexão antes de expiradas as Tréguas. A verdadeira raiz das propostas de criação do comboio está na crise dos anos 1614-1623, porque foi entendida, por alguns, como o reverso dos problemas do transporte.

2.2- Os regimes de navegação: risco e "custos de protecção"

Quando Diogo Campos Moreno, em 1612, denunciou um dos males da navegação brasileira, conotando o regime "livre" com um cortejo de navios mancos a carregar à formiga, proliferavam no tráfego do açúcar as *caravelas* indefensáveis. A crítica de Campos Moreno dirigia-se, contudo, mais ao regime em vigor que à estrutura da frota, preconizando a introdução do sistema de comboio escoltado por quatro navios de armada, para impedir esse uso infame do "fugir das caravelas". Uma opinião sustentável porque disposições régias promulgadas desde a segunda metade do século XVI, que impunham a inclusão de artilharia a bordo de navios mercantes, não eram observadas, como o atestam as sucessivas reiterações[557]. Em 1571, D. Sebastião voltaria a obrigar os súbditos incautos a despenderem somas razoáveis com armamento, estipulando-se os escalões de tonelagem para o tipo e número de peças que deveriam fazer parte do apetrechamento dos navios no tráfico ultramarino. Embarcações minúsculas, entre 25 e 60 toneladas, teriam de levar uma roqueira, um passamuro, três berços, dez lanças e quatro arcabuzes. Uma exigência a completar com uma tripulação adequada. Se a lei não previa uma progressão geométrica na razão tonelada/homem, nem por isso se livravam as caravelas e navios latinos, de pequeno porte, de uma considerável redução da capacidade de exploração comercial. A vigilância portuária pretendia garantir o cumprimento da lei. Mas os armadores destes modestos veleiros não teriam como objectivo prioritário torná-los defensáveis. Conforme esclarecia o regimento de 1571, generalizara-se o costume dos mestres dos navios saírem da barra do Tejo com tudo a bordo e pararem em Cascais para despejarem a artilharia, esse peso que de pouco serviria a um navio de 25 a 60 t. perante a

[557] - A provisão de 20 de Janeiro de 1558 remete no seu preâmbulo para as normas idênticas previstas nas provisões anteriores de 1544, 1552 e 1557. Ver J. A. Pinto Ferreira, "Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do Reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos", *Boletim Cultural, Câmara Municipal do Porto*, Porto, nº30, 1967, pp.331-392.

abordagem do adversário[558]. Além deste encargo, os regimentos pensados na defesa dos recursos marítimos sublinhavam a importância de uma navegação por frotas, embora o que por tal se entendia ficasse pela determinação de um número exíguo de quatro unidades largar em conjunto para as partes ultramarinas, Brasil e S. Tomé, entre Agosto e Março. Para o regresso, nem se concebia obrigatoriedade de navegação em companhia. "Frota" era um vocábulo vago, associado a circunstâncias em que os navios obedeciam a alguns preceitos para se manterem na mesma rota, à vista uns dos outros, antevendo a possibilidade de entre-ajuda. Como excepção a esta imposição de largar em frota, previa-se que os navios navegassem à sombra da armada da Índia até à zona do equador.

A lei de D. Sebastião de 1571 foi de novo promulgada em 17 de Novembro de 1622, pela fraca observância que tinha merecido. Filipe IV quis refrescar a memória dos incautos, pois as imposições dos seus predecessores "se não cumprem em parte nem em todo e por essa causa de alguns annos a esta parte tem os Corsairos feitos muytos danos nas fazendas de meus vassalos"[559]. O rei continuava a demitir-se de prestar um serviço cuja contrapartida era o fisco. Os seus súbditos confrontavam-se com a evidência de que o mar era devasso, alimentando a convicção de que os "custos de protecção" poderiam ser inferiores se os navios, desarmados e em desobediência à lei, conseguissem escapar[560]. Procedimentos coercitivos, transferindo para a esfera privada o ónus da defesa, teriam fraco alcance.

Sabia-se que a lei pouca receptividade tinha. Por isso se aprontaram informações enviadas ao Governador do Brasil para que de lá se promovessem as medidas convenientes à organização do regresso em frota, quando era conhecido o perigo eminente. Em Fevereiro de 1602, seguiram cartas para

---

[558] - "Lei de como ham de hir armados os Navios que destes reinos navegarem", 3 de novembro de 1571, em *Leys e Provisões que el Rei Dom Sebastião nosso senhor fez depois que começou a governar*, Coimbra, 2° ed. 1816 p. 166 e ss e em *Documentos para a História do Açúcar*, vol. I, Rio de Janeiro, 1956.

[559] - B.N.L., Res., 1202 A, *Ley sobre o modo que ham de andar armadas as naos e nauios que partirem deste Reyno para as partes ultramarinas.*

[560] - Sobre a operacionalidade dos conceitos "custos e renda de protecção", relativos a despesas e lucros auferidos num universo de transacções em que lentamente se afirma o Estado como entidade centralizadora do exercício da violência, ver Frederic Lane, *Profits from Power. Readings in Protction Rent and Violence-controling Enterprise*, New York, 1979. Uma abordagem que intercepta as perspectivas exploradas pela teoria económica designada *Institutional Economics*, havendo uma estreita relação entre redução dos custos e aumento da renda de protecção, por um lado, e o enquadramento institucional que define, sem ambiguidades, os direitos de propriedade, por outro, essenciais à redução dos custos de transacção.

Diogo Botelho dando-lhe notícia das armadas que a Holanda e a Zelândia preparavam para dar corso às frotas ibéricas. Que viessem os navios "todos juntos", com particular recomendação para evitarem Lisboa[561]. A pirataria muçulmana justificaria medidas afins, cabendo a D. Luís de Sousa, Governador Geral do Brasil, o cuidado de criar uma frota em 1617, coloquiando com os mestres das embarcações ancoradas em Pernambuco para que, nesse mês de Agosto, desaferrassem os de Viana e Porto, "juntos em frota", obrigando-os a "não se apartarem e darem guarda uns aos outros". Nomeou-se um dos participantes para capitão da frota, o mestre da *nau* N.Sr[a] do Rosário, e outro para almirante, o mestre da *nau* Sto Amaro. Ao todo, seguiram assim "em companhia" oito unidades[562]. Um ano depois, desenvolveram-se os mesmos esforços, formando-se pelo menos duas frotas, uma em 25 de Março, para dezasseis navios[563], outra em Agosto, com vinte e três velas, que correu mal, tendo um mestre de Viana ignorado os juramentos no decurso da viagem, separando-se dos restantes. Com ele trouxe os demais que se encaminhavam para os portos de Entre Douro e Minho[564].

Naus comandadas por homens pouco sensíveis à disciplina quotidiana das armadas da Índia tratavam de demonstrar aos poderes instituídos como as frotas impostas por ancestrais "contratos de conserva"[565] agravavam os custos de protecção. Sem escolta, que o Estado tardava em admitir ser o único meio eficaz para reforçar as medidas de segurança, frotas *ad hoc* apenas significavam concentração do tráfego e consequente desvantagem económica. Para os mais veleiros, acompanhar os mais ronceiros aumentava o tempo da viagem, com gastos inerentes com a tripulação. Nos portos, a concentração acrescentava a estas outras demoras. Congestionados os cais, a estiva seria mais lenta e o regresso em conjunto inundava o mercado, reduzindo as margens de comercialização das mercadorias transportadas. Uma lista de

---

[561] - BAjuda, 51-V-48 fol. 1; Max Justo Guedes, "Segurança da Navegação nos Séculos XVI-XVIII: navios artilhados, frotas e comboios", *História Naval Brasileira,* Vol. II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p. 64-65.

[562] - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 159; Max Justo Guedes, "Art. Cit.", p. 66.

[563] - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 269.

[564] - AHU, *Pernambuco*, caixa 1, 21 de Novembro de 1618,

[565] - L. A. Boiteux reconhece nestas práticas um carácter mutualista, encontrando as suas origens na Europa medieval, sendo frequentes os contratos passados por notário que obrigariam os mestres de navios a navegar em conserva, comprometendo-se a não se separarem por qualquer razão, salvo em casos extremos. Elegiam entre eles um almirante, por vezes um vice-almirante, e guardavam a regra de se manterem juntos de forma a que fossem sempre visíveis as vergas. L. A. Boiteux, *La Fortune de Mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 41-42.

razões para desacreditar um regime de navegação, comum a qualquer meio marítimo quando condicionado por normas de segurança sem contrapartidas do Estado[566]. Vale a excepção holandesa. Mestres e mercadores aderiram à navegação em comboio, mesmo nas rotas intra-europeias[567]. Até porque o *fluit*, esse tipo de navio com que os holandeses conquistaram o mercado do transporte, designadamente no Báltico, era navio pouco adequado a armamento pesado. A entreajuda orientava a navegação e nessa solidária postura os mestres aumentaram a "renda de protecção", por suportarem custos de protecção inferiores, dispensando artilharia[568]. Sem artilharia, incrementava-se a razão tonelada/homem, graças à possibilidade de pôr a circular, com segurança, navios de bom porte com custos de armação, em termos relativos, mais baixos. Em causa estariam as vantagens de uma clara fronteira entre marinha mercante e forças militares, de escolta[569]. A especialização precoce da marinha holandesa anteciparia deste modo um ganho de eficiência no transporte só generalizável a toda a navegação atlântica durante o século XVIII[570].

Os relatos de "frotas" brasileiras regressadas a salvo suscitam dúvidas quanto ao significado a atribuir-lhe. Severim de Faria recorda-o, com frequência, querendo assim expressar a dimensão do tráfego de cada ano. Mas a utilização do termo *frota* assinala, em todo o caso, que, sem intervenção "pública", os mestres optavam por navegar em companhia, desde que isso não representasse um vínculo institucional indesejado e salvaguardada a liberdade de exclusão. Por outro lado, os contratos de fretamento deixam perceber como a artilharia e outras formas de defesa poderiam ser ingredientes apelativos.

---

[566] - Igual rejeição de tráfego em conserva se respiga em fontes inglesas e francesas: Ralph Davis, *Ob. Cit.*, p. 328 e Charles Carrière, *Ob. Cit.*, Vol. II, p. 616.

[567] - Violet Barbour, "Marine Risks and Insurance in the Seventeenth Century", *Journal of Economic and Business History*, vol. I, 1928-1929, pp. 561-596, p. 567.

[568] - F. Lane, *Ob. Cit.*, p. 58-60; Niels Steensgaard, "Violence and the Rise of Capitalism: Frederic Lane's Theory of Protection and Tribute", *Review*, vol. V, nº2, 1981, pp. 247-273, p. 251.

[569] - Violet Barbour, "Dutch and English Merchant Shipping in the Seveteenth Century", *Economic History Review*, 1ª série, nº1, 1929/30, p. 264, 280 e 285.

[570] - Gary Walton, "Obstacles to Tchnical Diffusion in Ocean Shipping, 1675-1775", *Explorations in Economic History*, vol. 8, 1970-1971, pp. 121-140, p. 121-136 e Douglass North, "Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *The Journal of Political Economy*, vol. 76, nº5, 1968, pp. 953-967, p.959.

QUADRO XXVIII Armamento e normas de segurança previstos em contratos de fretamento (Lisboa e Porto)				
Normas de segurança	**1580 - 1601**	**1602 -1614**	**1615 - 1623**	**1624 - 1640**
Só mosquetes	9	11	2	0
Artilharia	4	14	11	2
Partida c/ naus da Índia	12	3	0	5
Total	25	28	13	7
% de contratos analisados	33,3 %	26 %	19,4 %	1,8 %

Cláusulas contratuais, cuja frequência se reduz, entre 1580 e 1614, relatam um número razoável de casos ilustrativos do respeito pela lei de 1571 (Quadro XXVIII)[571], explicando-se que as taxas de frete estavam um tanto mais elevadas que as correntes por se ter a bordo dezoito mosquetes e oito peças de artilharia[572]. Noutra ocasião, num contrato de 17 de Outubro de 1596, recomendou-se a vinda "em comboio com urcas"[573].

Vislumbra-se, contudo, uma tendência para serem omitidos esses pormenores nos contratos, mesmo na conjuntura de guerra posterior a 1623. Que o problema não decorre apenas da fonte em observação depreende-se pelo facto de sair a lei de 1622 que, ao reiterar as medidas sebásticas, confirma a fraca apetência dos agentes por estas despesas. Mas a falta de bombardeiros e oficiais especializados levaria a julgar inútil o armamento. Em alternativa, ter-se-ia de aguardar os morosos deferimentos do Conselho da Fazenda para integrar "condestáveis de nações amigas, por os não haver portugueses". Três mestres do Porto e seu termo, de Miragaia e Matosinhos, possuidores de *naus* artilhadas com dezoito e vinte peças, solicitaram autorização para contratar oficiais estrangeiros[574], no ano em que Gaspar Pacheco ainda esperaria uma resposta do Conselho para trazer uma *nau* de Lubeck tripulada por alemães.

Os recursos náuticos do norte da Europa eram uma necessidade tanto mais premente quanto os apelos ao Poder Central para organizar uma escolta esbarravam com a burocracia, ou com a pouca vontade do Rei, que nisso antevia um acréscimo das despesas para as já magras receitas aduaneiras. De conselho em conselho, entre papéis e pareceres, se perderam as

[571] - Ver cotas dos contratos em Apêndice VI.
[572] - AHDL, C.1, C.19, L.95, fl. 86v°, contrato de 15 de Novembro de 1615.
[573] - AHDL, C.11, C.8, L.30, fl.36v°.
[574] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, fl. 21 v°. Petição de 9 de Agosto de 1634.

oportunidades para avançar com as reformas sugeridas por particulares. Essa pesada burocracia ia dando lugar a que os adeptos das *caravelas* de fugir engrossassem fileiras. Táctica "infame", apelida-a Campos Moreno, "escolas de cobardia", condenou Vieira. Mas a quem poderia importar, senão ao Rei, que na proliferação dos pequenos navios na rota mais importante para as alfândegas se perdia a ocasião de treinar homens de mar para a guerra? As *caravelas*, quando bem sucedidas na fuga, não representariam, relativamente a outras embarcações de grande porte e bem armadas, uma "renda de protecção"? Para os que repudiavam essa táctica restava suportar custos de protecção consideráveis, operando em desvantagem relativa se as caravelas demonstrassem as suas virtudes veleiras. As diferentes estratégias fracturavam o grupo envolvido no negócio. A indecisão do Poder central para criar um sistema de comboio talvez seja um reflexo da pressão que cada uma das facções conseguia exercer.

Em 1618, por instigação de Filipe III, o Governador D. Luís de Sousa sondou a gente do mar e os principais moradores de Pernambuco no sentido de ser criado um imposto de 4 vinténs por caixa de forma a custear uma escolta dada por quatro galeões, possível ressonância das apreciações de Diogo Campos Moreno numa época em que os muçulmanos apertavam o cerco. Como resultado, o Governador terá conseguido reunir um número suficiente de simpatizantes para instaurar o sistema que traria, necessariamente, um novo ritmo à navegação, limitando-a a determinados períodos do ano. Mas em 1619, sem haver tempo para ensaiar a inovação, mudaram os vereadores da Câmara de Olinda e a iniciativa foi sabotada pelo "povo" que se recusava a pagar o tributo, declarando "que segundo temos visto são raros os Navios que se tem roubado nesta Costa ou quasy nenhuns e assy temos que se escuza a dita despeza dos ditos galeões antes emtendemos serão de danno para este estado por quanto com elles se hade tirar o concurso dos navios marchantes que pelo decurso de todo o anno frequentão esta cappitania e ficaremos dependendo de uma so frota de cada anno"[575]. A pirataria, por essa altura, seria crítica apenas no perigoso triângulo das Ilhas, Costa Africana e Península Ibérica. Os danos numa frota, longe da vista, na qual os senhores de engenho pouco investiam, causando prejuízo àqueles que lhes haviam comprado o açúcar, era problema que não lhes tocava. Talvez não seja casual o facto de nova proposta de introdução de comboio vir de um

[575] - *Livro Primeiro do Governo do Brasil* (26 de Junho de 1619). Max Justo Guedes, "Art. Cit.", p. 69.

senhor de engenho, residente em Lisboa, parceiro de mercadores na posse de navios.

Foi em 1620 que Estêvão de Brito Freire tratou de se apresentar como disponível para armar doze navios de 250 toneladas para escoltar duas frotas: uma para sair em Agosto e voltar em Março; outra para largar em Fevereiro e regressar em Outubro. Um esforço bélico coberto por prerrogativas que o proponente enumerou: os seis galeões de cada esquadra seriam, com prioridade, carregados até 200 toneladas, cobrando fretes a 14000 réis, mais 2000 do que "se da a qualquer navio manco e podre que naquelas partes navega". Considerou o direito de ser provido no Conselho de Estado e de obter uma comenda, no montante de 800 000 réis, para si, seu irmão, Vasco de Brito Freire, e filhos[576]. Um serviço ao monarca para ser condignamente recompensado. O Conselho da Fazenda expôs um conjunto de argumentos para enjeitar o assento dos Brito Freire. Prejudicava outros senhores de engenho, numa conjuntura de baixa dos preços do açúcar, como esta que se vivia desde 1618, ainda mais agravando-se os encargos com o transporte. Se fosse cobrada uma taxa de 14 000 réis, os que expediam o açúcar dos seus engenhos abandonariam a produção. Além disso, como acima se referiu, o Conselho da Fazenda tinha em boa conta o desempenho da marinha portuguesa que, de uns anos àquela parte, se havia enriquecido com *naus* de grande porte "que ao menos trazem dez peças cada huma, havendo muitas entre elas de duzentas ate trezentas tonelladas, as quais se navegarem com ordem, como já hoje costumam fazer, são bastantes em numero e força para dellas se fazerem frotas"[577].

Fechavam-se as portas do Conselho de Estado a uma das famílias do Reino com engenho na Bahia[578], a pretexto dos navios andarem armados. Mas em 1622 promulgava-se a lei que desmentiria as razões do Conselho da Fazenda. Afinal os navios não andavam assim tão bem armados e por isso o monarca teve de reiterar disposições de 1571. A contradição é óbvia e tudo indica que Estêvão de Brito Freire quis demasiado numa ocasião em que os Rebeldes Holandeses estavam suficientemente pacatos para se considerarem os recursos navais dignos de aplauso. Claro que em 1623, mal recomeçara a guerra, já a Coroa tentaria, de novo, impor a navegação por frotas, mais uma

---

576 - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 33, fl. 1 e ss. Consulta de 13 de Janeiro de 1621.
577 - *Ibidem.*
578 - Apenas um dos membros, Francisco de Brito Freire, vem referido em Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 183 e 184.

vez sem oferecer escolta, chegando a ordenar que fossem escolhidas, entre as embarcações atracadas, "tres ou quatro de bom porte", bem apetrechadas e providas de gente de guerra, "com nome de capitaina e almirante, levando e trazendo somente meia carga que ajudarão muito a defensão dos maiz e farão pouca despeza"[579]. Sem dúvida seria a despesa pouca para os cofres do Estado que esperava dos particulares mais cautelosos, dos que colocavam artilharia a bordo, a aceitação de custos de protecção elevados sem as mercês pedidas pelos Brito Freire. As vantagens da iniciativa abrangeriam todos os operadores em trânsito sob uma escolta que apenas alguns seriam coagidos a dar. Caso "clássico" de um bem público, a defesa, onde o princípio de exclusão não seria aplicado, traria, necessariamente, a ausência de cumplicidade entre armadores, e entre estes e o Estado[580]. Os resultados foram notórios, sobretudo após a recuperação da Bahia.

A falta de empenho de Madrid em reformar a navegação do açúcar agravou as consequências de uma crise que a economia brasileira experimentava desde 1612, reflectindo-se na quebra dos contratos dos dízimos e nos pedidos de moratórias de dívidas apresentados pelos senhores de engenho[581]. Uma crise sentida primeiramente na produção que alastrou, depois, para a distribuição, jogando o transporte um papel crucial no seu agravamento.

A disseminação dos engenhos de três palitos acentuou a baixa dos preços no Brasil no momento em que a Europa enfrentava também uma crise, para alguns autores, de curta duração. Para outros, esses anos de 1618-1623 representam a viragem do longo século XVI de expansão para um século XVII de estagnação, ou de maior polarização da riqueza no noroeste europeu. Este período curto de 1618 a 1623-24 é pautado por uma descida dos preços do açúcar e de outros bens não essenciais em todos os mercados europeus ocidentais, contrastando com a espiral inflacionista sentida no centro da Europa como resultado de desvalorizações monetárias subjacentes ao início da Guerra dos Trinta Anos[582]. A subida dos preços de bens de subsistência agravou a retracção da procura dos restantes, contribuindo para o afundamento dos preços de que a economia brasileira se ressentia. Uma crise

---

[579] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 128. Consulta de 6 de Julho de 1623 do Conselho da Fazenda.
[580] - Gary Walton, "Art. Cit.", p. 136.
[581] - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.171; Vera Lucia Amaral Ferlini, *Ob. Cit.*, p. 61; Evaldo Cabral de Mello,*Ob. Cit.*, p.89
[582] - Charles P. Kindleberger,"The Economic Crisis of 1619 to 1623", *The Journal of Economic History*, vol. 51, nº1, 1991, pp.149-175, p.157-163.

perceptível nos grandes circuitos europeus e trans-atlânticos, objecto de investigação detalhada[583]. Sentiu-se no Brasil por uma baixa de 45 % dos preços do açúcar e na quebra da receita dos dízimos[584]. A conjuntura foi mal compreendida, na sua génese, pelos seus protagonistas que responsabilizaram os transportes pela quebra das taxas de lucro no tráfico. O regime de navegação foi agregado à sintomatologia da crise, procurando-se retirar ensinamentos da experiência castelhana com a rota da prata.

Em 1623, já tarde, colocou-se à apreciação dos "homens de negócio de *Lisboa*" a possibilidade de um acréscimo na tributação do açúcar para custear uma reforma que terminaria com a navegação dispersa. Desta vez, o candidato ao assento para fornecer os quatro galeões de escolta era Vasco de Brito Freire. A família não desarmava. Acompanhou a sua proposta de uma explicação sobre o estado deplorável dos preços do açúcar. Devia-se a uma degradação da qualidade traficada, pois quase se limitava aos "meles"[585], isto é, ao açúcar produzido com a escuma do primeiro mel escorrido das formas do açúcar macho, um resíduo pertencente ao senhor de engenho, não sendo repartido pelos fornecedores da cana para as tarefas do engenho[586]. Aliás, os meles, e sua destilação para aguardente, poderiam cobrir até 17% da renda anual de um engenho. Em épocas difíceis no mercado açucareiro internacional, "os senhores de engenho podiam apoiar-se nessa produção para conseguirem sua margem de lucro"[587]. Vasco de Brito Freire transmitia a visão de um proprietário quando procurava solucionar a crise do tráfico através de um assento que interferia no regime da navegação. A sua exposição é reveladora de como os intermediários, interessados na compra de branco e mascavado machos, estavam em debandada. O que ele conhecia do problema, reportava-se à parte da produção que por direito lhe pertencia e que se via obrigado a colocar a bordo de navios "mancos " ou "podres".

---

583 - Rugiero Romano, "Tra XVI e XVII Secolo. Una Crise Economica: 1619-1622", *Revista Storica Italiana*, vol. LXXIV, nº3, 1962, pp. 408-531. Na acepção do conceito de "crise" defendida por Ivo Shoffer, termo que considera inadequado a retratar todo um século, os anos de 1618-1623 ganham o verdadeiro sentido de *crise*, na medida em que se detecta uma estado de tensão no mundo dos negócios "in which a decisive change for better or worse is imminent". Ver Ivo Schoffer, "Did Holland's Golden Age coincide with a period of crisis?", G. Parker e Lesley Smith, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, 2ªed., London, New York, 1997, p. 87-107, p.90.

584 - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.153, Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.90.

585 - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 235 vº, Consulta de 5 de Dezembro de 1623.

586 - Adrian Van der Dussen, *Relatório...*, p. 95 "o mel que escorre desse primeiro açucar é todo da propriedade do senhor de engenho (...) com o que prepara ainda açúcar branco" e Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p.112-113.

587 - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 146.

Pouco depois de 1612-14, a desmobilização dos senhores de engenho seria notada. O Provedor-Mor do Brasil, Pedro Gouveia de Melo, informava em 1618 sobre os muitos engenhos postos em leilão que não encontravam compradores[588]. A falta de arrematantes para o contrato dos dízimos em 1623 multiplica os indícios da crise. Segundo o Governador, Diogo de Mendonça Furtado, não era de "espantar a respeito do pouco valor dos asucares de que *nasse estar aquele estado perdido*"[589]. Aliás, aqueles homens de negócio de Lisboa, auscultados pelo Provedor da Alfândega sobre o seu empenho na reforma da navegação como remédio para a crise verificada, apenas afirmariam que tinham "*muy pouco interesse nas frotas do Brasil* porque quasy todo *o Assucar que nelle se carrega he dos senhores dos Jngenhos e lavradores* daquelle estado que os nauegão por sua conta e risco como he notorio porque a *baixa da valia do açucar tem tirado todo o proveito* daquelle comercio e assim sendo Jntereçados os moradores do Brasil com elles se deve tratar pois a quem direitamente toca o danno deve tocar a despeza"[590]. Os ditos comerciantes de Lisboa demarcavam-se. O Brasil não lhes dizia respeito.

Os anos de 1618 a 1623 terão sido decisivos para incutir sangue novo no grupo mercantil do açúcar. Tanto a crise dos preços como a acção repressiva da Inquisição na cidade do Porto esclarecem os processos de renovação do grupo envolvido no Atlântico sul. Também se reconheceria uma maior mobilidade na propriedade dos engenhos, contando com capitais de homens de perfil desconhecido como eram então Gaspar Pacheco ou Francisco de Barros. Mercadores de ocupação que se intrometeram na produção numa conjuntura complicada.

Entretanto, a praça de Lisboa, dos consagrados homens de negócio, aparenta a indiferença de quem tinha pouco ou nenhum vínculo ao Brasil, olhando a Índia como o principal comércio ultramarino do Reino. Os contratos celebrados em Lisboa assinalaram a mudança, tendo-se registado, desde 1614, um incremento do tráfico de escravos para as Antilhas, na mira da prata descarregada em Sevilha. Enquanto a correspondência do Governador dava o Estado do Brasil por perdido, os ritmos de amoedação da Casa da Moeda confirmavam a conjuntura de crise[591]. Ainda não se adivinhavam as

---

[588] - Vera Lúcia Ferlini, *Ob. Cit.*, p. 61.

[589] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 235 v°. Carta de 20 de setembro de 1623, objecto de consulta do Conselho da Fazenda, de 14 de Outubro de 1623.

[590] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35, fl. 187 v° e ss. Consulta do Conselho da Fazenda de 14 de Outubro de 1623.

[591] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 486.

consequências trágicas da chegada das esquadras da WIC às águas do Atlântico, já o Brasil era dado por derrotado. O que salvou, então, a colónia? A guerra. A perda de uma das parcelas mais produtivas do território. Um paradoxo só na aparência. A súbita alteração dos preços do açúcar na Europa e a promessa de receitas chorudas, num contexto que permitia inflacionar o preço do transporte, estimularam o negócio e aceleraram a renovação dos agentes mercantis e armadores. Uns debandaram, outros reforçaram as redes interportuárias. Coligaram-se a senhores de engenho ou, eles próprios, investiram na produção[592]. Os preços voltavam a adquirir diferenciais cativantes, quando a navegação, sujeita a interrupções pelos bloqueios do inimigo ou por medidas de segurança ditadas pelo Governador Geral, suportava mal a regularidade das comunicações. A mercadoria acumulava-se no Brasil, mantendo em baixa os preços. No Reino, uma frota depauperada pelas baixas que ia sofrendo, mantinha em alta os preços e os fretes[593].

O final da segunda década de Seiscentos apenas clarificou os problemas da economia brasileira após um surto espectacular, receptivo a inovações na técnica de produção. O "ciclo do açúcar" atingira o seu zénite. Os senhores de engenho contaram até lá com a presença de "uma segunda condição de gente", os mercadores, "que trazem do reino suas mercadorias a vender a esta terra a comotar por açucares, de que tiram nisto muito proveito; e daqui nasce haver muita gente desta qualidade nela com suas lojas de mercadorias abertas, tendo correspondência com outros mercadores do reino que lhas mandam, e como o intento destes é fazerem-se somente ricos pela mercancia não tratam do aumento da terra, antes pretendem de a explorarem tudo quanto podem"[594]. Arrematavam os contratos dos dízimos e usavam da venda de bens de capital a fiado aos senhores de engenho, manipulando a "açucarocracia"[595]. A aristocracia da Bahia veria na instalação do Tribunal da Relação uma necessária ingerência da Coroa, única via para solucionar as tensões geradas pela indispensável intermediação dos mercadores[596]. Estes, por seu lado, movimentaram-se contra as moratórias que os senhores da terra conseguiram

---

[592] - Stuart Schwartz, *Sovereignty and Society in Colonial Brazil. The High Court of Bahia and its Judges, 1609-1751*, Los Angeles, 1973, p. 100.

[593] - Stuart Schwartz, *Idem*, p. 153. Para avaliação do diferencial dos preços do açúcar na Bahia e em Amsterdão, ver capítulo IV.

[594] - Ambrósio Fernandes Brandão, *Ob. Cit.*, p.13.

[595] - "com mercar y vender al fiado, hemos ya allegado al occeano y mare magnum de los mercaderes (...) Dezir al fiado es (...) constituyr por reyna y governadora la auaricia del que vende y la necessidad del que compra", condenava assim Tomas de Mercado o uso corrente do crédito nas transacções. *Summa de Tratos y Contratos*, Sevilla, 2ª ed., 1571, cap. XIII, p. 71.

[596] - Stuart Schwartz, *Sovereignty and Society in Colonial Brazil...*, p. 120.

arrancar ao poder central, entre 1612 e 1614[597]. Os *Diálogos* de Brandão sugerem em diversos passos uma diferenciação entre produtores e comerciantes precipitada pelo alargamento do mercado, sendo menos comuns os casos dos senhores de engenho que asseguravam o tráfico do açúcar que lhes cabia de cada safra.

A sociedade colonial alterara-se, pois talvez não fossem tão raros assim, no último quartel do século XVI, os exemplos de senhores de engenho/mercadores. Privilégios fiscais seduziram muitos dos grandes comerciantes do reino, envolvidos no tráfico oriental, do calibre dos Ximenes, Elvas, Évoras e Veigas[598]. Sortia efeito a isenção de dízima sobre o açúcar que expedissem por sua conta nos primeiros dez anos de exploração do engenho. A cana expandiu-se, retirando terra ao algodão. Contudo, os anos iniciais de Seiscentos, até à crise de 1618-1623, definiram os produtores como uma elite que se havia afastado dos circuitos de distribuição, cenário pintado por Brandão nos seus *Diálogos* de 1618, ao esclarecer: "posto que contudo sempre paguem menos direitos os senhores de engenho e lavradores que carregam seus açucares por sua conta, são poucos os que o fazem"[599]. O escoamento do açúcar far-se-ia graças àquela "segunda condição de gente", decidida a um rápido enriquecimento, só possível enquanto o diferencial de preços entre a colónia e o Reino contivesse uma margem de especulação. Anos de seca perturbaram a produção entre 1612 e 1614[600]. Sucederam-se anos de quebra acentuada dos preços nos mercados europeus. Os prémios de arbitragem reduziram-se, os fretes não baixaram, os mercadores saltaram para outras arenas. Restava aos produtores fazerem o mesmo ou imiscuírem-se no tráfico. Nesse esforço de sobrevivência depararam-se com uma navegação exposta aos perigos do mar, ao corso. Riscos a que não estavam habituados. Entretanto, os comerciantes consagrados, da praça de Lisboa, retiravam-se. Davam espaço à entrada de novos empreendedores, que se intrometiam na produção. A crise, porque seguida pela guerra, teve talvez como principal consequência um retorno à integração vertical das várias fases do negócio do açúcar. Ou porque

---

[597] - Stuart Schwartz, *Segredos Internos...*, p. 171.

[598] - A convergência dos dois grupos - senhores de engenho e mercadores - é visível nas informações fornecidas por José Antônio Gonsalves de Mello respeitantes aos carregadores das urcas entre 1595 e 1605. Muitos dos mercadores são identificados como senhores de engenho numa das fontes que o Autor cita de 1608. Os que o não eram pessoalmente, teriam, nas suas redes de familiares, proprietários de engenhos. Ver José Antônio Gonsalves de Mello, "Art. Cit", pp. 30-35. Com este retrato se conforma a apreciação de Mauro sobre a origem mercantil dos senhores de engenho. F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 258.

[599] - Ambrósio Fernandes Brandão, *Ob. Cit.*, p.91.

[600] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.89.

senhores de engenho - não os Cavalcanti que trataram de vender alguns dos bons engenhos da Goiana - se viram empurrados para o tráfico; ou porque novos mercadores, entusiasmados com a subida dos preços na sequência da tomada da Bahia, pegaram nos engenhos de antigos proprietários desmotivados. Menos dispostos, ou com menos oportunidades que os seus predecessores para investimentos de curto prazo, a eles se deverá a maior estabilidade do grupo dos detentores de engenho[601].

Os Brito Freire, na sua insistência junto de Madrid para se organizar uma escolta às frotas do Brasil, simbolizam a alteração das características do grupo dos negociantes de açúcar, com um pé na produção outro na distribuição. Começaram por sentir a crise, crendo ser resultante da ineficiência do transporte que, demasiado caro, eliminava o prémio de arbitragem[602]. Procuraram soluções remodelando as regras da circulação, à pala de um assento que previa cobrir os custos de protecção com mercês despropositadas para Filipe IV. A reforma do transporte seria do interesse deste grupo social, que se define por produtores/ comerciantes, com protagonistas recém chegados à cena. Denunciaram a fragilidade da frota e buscaram saída nas marinhas estrangeiras. Entre eles encontram-se alguns dos futuros homens da Companhia Geral do Comércio do Brasil, se for tomado como paradigmático o percurso de Gaspar Pacheco.

Os consagrados comerciantes de Lisboa, auscultados em 1623 sobre a reforma na navegação, representando, embora, distanciamento, procuraram esclarecer o Estado sobre a insuficiência de uma escolta com quatro galeões. A carga do Brasil não se compadecia com uma frota anual, convindo pelo menos três para a Bahia e outras três para Pernambuco. Seriam, no mínimo, necessários vinte navios de guerra. Não se inibiram, também, de acusar de injusta a reforma que contava cobrir os custos com um aumento dos direitos cobrados aos carregadores, pois havia o consulado que "não he imposto pera outro fim mais que pera dar guarda destas frotas e das *naos da Jndia que he o principal comercio Ultramarino deste Reino*". Sendo o açúcar do Brasil a mercadoria que mais enchia as arcas do consulado não seria razoável criar novo tributo "mormente no tempo presente em que o preço desta mercadoria esta tão abatido que os senhorios de engenhos os largão por não lhes bastar a pagar os custos que fazem e os mercadores se tem retirado de comerçear nesta

---

[601]- Cabral de Mello insiste na intensa transferência da propriedade açucareira entre 1594 e 1630. Considera que é a partir de 1623 que essa característica se altera. *Olinda Restaurada*, p. 93-94.

[602] - Ver capítulo V.

fazenda por não bastar o preço a pagar os fretes, direitos e custos que faz". Por fim, rejeitam o sistema de frotas por o considerarem mais arriscado. A sua calendarização punha o inimigo preparado, "que os virão esperar (...) o que se evita quando venhão os navios cada hum per si, pois escapão mais facilmente" [603]. Era a voz das caravelas de fugir contra a reforma preconizada por senhores de engenho: alguns envolvidos no tráfico de açúcar pela força das circunstâncias; outros, comerciantes, expandindo o negócio à esfera da produção, comprando engenhos a uma "açucarocracia" endividada. O grupo renovava-se. A guerra no Nordeste favoreceu a integração vertical de todas as etapas do circuito do açúcar. Na Bahia, instalaram-se os desalojados de Pernambuco e dos contingentes militares se recrutaram novos proprietários[604]. A estes passaria a doer, em contraste com a sobranceria manifestada em 1619-1620, os percalços do transporte porque acumularam a produção à circulação e distribuição do produto.

Em 23 de Julho de 1626, o Conselho de Estado apreciou um papel da responsabilidade "dos homens de negócio da cidade de Lisboa". Começava a exposição por sublinhar os prejuízos sentidos nas rotas do Brasil, desde que a Bahia fora assediada pelos holandeses, sendo a colónia "de tanto proveito para a Coroa". Repudiavam os navios fracos e desarmados, como presas fáceis que eram, e estimavam as perdas dos últimos três anos em 60 000 caixas. Sendo hábito, diziam os homens de negócio de Lisboa, regressarem todos os anos 120 navios carregados, no presente ano de 1626 "não tinham vindo vinte". Por falta de comunicações descera o preço do açúcar branco no Brasil a uns miseráveis 400 réis por arroba. Os engenhos não podiam continuar a produzir. O problema, assim esboçado, torna estes negociantes cúmplices dos senhores de engenho. Para escoar a produção, urgia criar uma escolta, com dez navios de guerra, para trazerem em boa "companhia" as frotas daquele Estado. Os custos deveriam ser cobertos com um imposto de 3% sobre os preços da mercadoria no Reino e com o pagamento de fretes aos navios de escolta, a 15 000 réis por tonelada. Considerava-se boa política a generalização de licenças a navios hamburgueses para integrarem as frotas, suspeitando-se das preferências dos subscritores deste papel pelos efectivos alemães. Oportuno recordar que, em 1633 , aí estaria Gaspar Pacheco, um dos homens da Companhia Geral, a solicitar licença para trazer uma nau de Lubeck. Acompanhava a exposição de 1626 uma lista que poderia guiar a

[603] - *Ibidem.*
[604] - Stuart Schwartz, *Ob. Cit.*, p. 226

escolha de um general do que se fixaria ser " carreira, armadas e comércio do Brasil". Tristão de Mendonça Furtado reunia consenso. O papel seguiu para o Conselho da Fazenda, juntamente com a proposta atrás citada de Vasco de Brito Freire. O procurador da Fazenda aderiu à reforma mas logo a deprecia por ser inexequível, dada a penúria financeira. Porém, o mais relevante dos pareceres foi da autoria do Dr. Luís Mendes Barreto, para quem o papel não merecia consideração visto dele não constarem as assinaturas das "principais pessoas de maior cabedal e crédito e interesse no Brasil"[605]. Prova convincente de que a movimentação para introduzir novo regime na navegação era suportada por um grupo sem créditos firmados na praça. Seriam nomes estranhos aos róis elaborados nas ocasiões de pedidos extraordinários, como aquele que se obteve quando foi imperioso socorrer a Índia nesse mesmo ano de 1626.

Observando a "lista do contributo dos homens de negocio de Lisboa para as naos que foram a India em Abril de 1626", somando 15 040 000 réis, topam-se alguns nomes familiares em documentação relativa ao açúcar nas duas últimas décadas do século XVI, como sejam os Rodrigues d'Elvas, Gaspar Ximenes, Simão Rodrigues Camaragibe, Rodrigues Bueno, Afonso Vaz de Sousa, João Moreno além dos Dias Mendes de Brito. A crer na pertinência do parecer do Dr Luís Mendes Barreto, estes não terão perfilhado a proposta apreciada no Conselho da Fazenda. Por outro lado, na lista supracitada faltam personagens correntes nos fretamentos ligados ao Brasil, com data próxima, como sejam André da Fonseca, Lopes Ulhoa, Álvaro de Azevedo, provavelmente nos cárceres da Inquisição, Luis Vaz de Resende, Manuel da Costa Brandão e outros que pegavam nos contratos do pau-brasil ou de S. Tomé, como Fernão Lopes Lopes e os Rodrigues Lamego[606]. Diogo Rodrigues de Lisboa, pai de um dos arrematantes do "assento de Pernambuco" - embrião da Companhia Geral - emerge como elo de ligação no interior do grupo mercantil, dividido entre as duas frentes do comércio colonial: o Oriente e o Brasil.

A participação em todas os ramos do comércio de longa distância caracterizaria, porventura, a camada superior do grupo que, ao longo dos anos trinta de Seiscentos, tenderá a confinar-se a uns poucos indivíduos com cabedal e crédito suficiente para monopolizar os assentos para prover

---

[605] - Virgínia Rau (ed.), *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, vol. I, Coimbra, 1956, p. 21-23. A edição deste precioso acervo documental não compreende transcrições integrais pelo que as assinaturas, essenciais aqui, não foram divulgadas.

[606] - Para a lista dos contribuintes, AHU, *Índia*, caixa 9, nº 113.

armadas de socorro ao Brasil. Diogo Rodrigues de Lisboa e Pero de Baeça, intervindo muitas vezes em parceria, seriam apontados pelo Conselho da Fazenda como os únicos homens de negócio atentos aos contratos para "algumas cousas necessarias", impondo preços e prazos a seu bel-prazer, na convicção de que estando a "praça (que em outros tempos foi a mais importante da monarquia de V. Majde) tão falta de cabedal e homens de negocio (...) não averia quem se obrigase e seria forçado celebrar se com elles qualquer contrato tratavão em tudo de seu jnteresse mais do que se podia admitir"[607]. Ainda que tendo passado, em tempos recentes, pelas malhas da Inquisição, estes dois indivíduos, sobretudo Rodrigues de Lisboa, incorporam uma ínfima parte da elite mercantil que se mantinha ligada ao Brasil, não o descurando, agora, como uma via de adaptação da miséria do erário régio aos seus próprios objectivos de afirmação social. Captaram para o seu círculo de operações os recém chegados, estabelecendo com eles sociedades na posse de navios em trânsito nas rotas acidentadas do Atlântico sul[608]. Merece reparo a ausência de Duarte da Silva na lista dos contribuintes da Índia, bem como a sua cotação modesta no empréstimo para a recuperação de Pernambuco[609]. Mas, em 1638, numa petição "dos homens de negócio de Lisboa" para ser colocada uma balança na alfândega da Bahia, sobressai já o núcleo familiar desta figura marcante da Restauração, emparelhando o seu nome com o de seu filho, João da Silva Lisboa, e do cunhado, Jorge Dias Brandão. Além deles, assinaram Matias Lopes, Manuel Garcia Franco, Gaspar Pacheco e outros cuja história não tem ligação conhecida à génese da Companhia Geral, contrariamente a estes, intimamente implicados na empresa[610].

O cotejo destas listas de homens de negócio consolida a hipótese de os anos vinte terem criado uma fractura no grupo mercantil de Lisboa em função de áreas diferenciadas do negócio colonial. Coube aos que sustentaram o Brasil instigar o Poder Central para se alterar o regime de navegação. Atraíram para a sua causa gente da fidalguia, apontando Tristão de Mendonça Furtado, o futuro embaixador de D. João IV na Holanda, para general de uma nova instituição a que gostariam de chamar "carreira, armadas e comércio do Brasil". O próprio empenhar-se-ia pessoalmente no assunto, fazendo chegar

---

607 - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, fl. 47 e ss. Consulta de 14 de Outubro de 1634.
608 - Ver capítulo V.
609 - Pedro de Azevedo, "O empréstimo de 1631, destinado à recuperação de Pernambuco", *Revista de História*, nº1, 1912, p. 180 e ss.
610 - AHU, *Baia*, nº 853.

aos órgãos de consulta, em papel individual, as suas ideias sobre as reformas a introduzir.

Tristão de Mendonça Furtado julgaria Madrid permeável a argumentos e a remodelações que fariam das rotas do Brasil uma réplica da Carreira das Índias. Predispunha-se a armar dezoito navios para dar guarda a duas frotas anuais. Em paralelo, conviria criar uma "Casa da Contratação do Brasil", onde seriam arrecadadas as avarias, de 200 réis por caixa, destinadas a cobrir a despesa com os navios de armada. Se não bastasse este tributo, dar-se-ia prioridade aos efectivos militares para carregarem até metade da sua capacidade, cobrando 12 000 réis por tonelada. Os navios particulares, para serem inseridos na frota, teriam de obter licença em Lisboa, passada pela Casa da Contratação[611]. O papel teve longo trajecto entre tribunais e aguardou por demorados pareceres. Submetida a proposta ao Conselho de Portugal em Maio de 1627, transitou para os Governadores de Portugal para que estudassem a matéria. Em Novembro, desceu para consulta ao Conselho da Fazenda, mas aí terá chegado com o reforço de uma petição assinada por trezentos homens de negócio do Reino, que considerava "a qualidade e importância delle". Alguns nomes sonantes e o alargamento da lista dos subscritores terão proporcionado uma diferente projecção à iniciativa de Tristão de Mendonça Furtado, comparativamente à relativa neutralidade da voz dos Brito Freire. Ainda assim, o Conselho da Fazenda só despachou a 25 de Maio de 1628, cerca de um ano depois da data do papel, emitindo um parecer baseado num cálculo demonstrativo de como a proposta não tinha pernas para andar. Os custos ultrapassariam largamente as receitas previstas com as avarias e fretes[612]. Os trezentos assinantes aprenderiam alguma coisa. De futuro, em conjuntura tão ou mais crítica que esta da segunda metade da década de vinte de Seiscentos, os homens de negócio saberiam que quando se esbatia a fronteira entre guerra e mercancia só o regime do monopólio de bens transportados manteria o tráfego de longa distância. Porém, nos anos de 1627 e 1628, enquanto decorria a análise da reforma, o modelo castelhano da Carreira das Índias estava demasiado próximo para os proponentes apreenderem as similitudes do problema com a experiência vivida havia mais de um século na Rota do Cabo.

---

[611] - Max Justo Guedes, "Art. Cit.", p. 72-74 e Evaldo Cabral Mello, *Ob. Cit.*, p. 105.

[612] - "Livro Segundo do Governo do Brasil", *Anais do Museu Paulista*, Tomo III, 1927, pp. 122-123 e Max Justo Guedes, "Art. Cit.", p. 75.

Apesar da apreciação destrutiva do Conselho da Fazenda, Filipe IV decidiu em 10 de Junho de 1628 dar sequência à iniciativa de Mendonça Furtado e determinou a criação de uma Casa de Contratação do Brasil. Mas primeiro foi nomeada uma junta, composta por três senhores de engenho e três comerciantes, para que avaliasse o montante das avarias, fundasse a Casa e planeasse o primeiro comboio. Tudo estava por concretizar em 1629[613]. Dilação fatal. Pouco depois entravam os Holandeses no Nordeste brasileiro e muitos dos que se bateriam por esta reforma sofreriam pesados danos com os invasores.

As perturbações da guerra adiaram por prazo indeterminado qualquer mudança no regime de navegação. Restava ao Estado insistir nas frotas *ad hoc*, cujas virtudes tinham os particulares espontaneamente experimentado, ao estreitarem o calendário das partidas do Brasil para escapar aos inimigos. Já em 1626, os navios de Pernambuco aguardaram por Setembro para chegar à costa ibérica em Novembro e Dezembro, quando "as armadas de corsairos" estavam recolhidas, que "foi o meyo pera todos os navios que partiram daquele estado chegarem a salvamento"[614].

Os papéis circularam com lentidão. A oportunidade perdera-se. Mas os fretes e o preço em alta do açúcar na Europa refizeram o que as Tréguas destruíram: mobilizaram os agentes mercantis e de transporte. Na medida do possível, com todas as vicissitudes inerentes à conjuntura, as rotas do açúcar resistiram graças a uma frota de estrutura cada vez mais diversificada e à rápida reposição das baixas com novos efectivos: uns de pequeno porte, outros oferecidos pelos estaleiros europeus. Unidades armadas por gente residente no Porto exibiam "fábrica inglesa[615]. Nem todos apostavam na "cobardia" das caravelas de fugir, embora a Câmara de Lisboa não tivesse pudor em alinhar por semelhante escolha. Em 1631, Filipe IV, persistindo na obrigatoriedade das frotas, preconizou o aproveitamento da armada comandada por D. António de Oquendo, de socorro a Pernambuco, para dar escolta. Convindo impor avarias, a Câmara insurgiu-se e, nos argumentos contra a imposição, aplaudia os que sabiam fugir, pois se com boas considerações o faziam, "merecem os mestres louvor e não penas"[616].

---

[613] - *Ibidem*, p. 75.
[614] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 37, fl. 41 v°, Consulta do Conselho da Fazenda de 22 de Maio de 1627.
[615] - Ver quadro XXII.
[616] - Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos...*, vol. III, p. 465.

No vários círculos de poder ressoavam as diferentes estratégias dos agentes que se arriscavam a negociar com o Brasil nos anos trinta do século XVII. Uns consideravam previsíveis e suportáveis baixas na ordem dos 50%, utilizando navios indefensáveis. Dando-lhes razão, o Conselho da Fazenda insurgira-se contra as medidas cautelosas do Governador. Outros viam solução preferível no grande porte melhor, com artilharia a bordo e tripulação capaz de a manobrar, comportando custos de armação bastante superiores. Talvez por isso, se terão batido por um sistema de defesa colectivo. Ergue-se a suspeita de que muitos operadores atribuíam à caravela temerária uma renda de protecção, ainda que subutilizada para ficar mais ligeira, como narrava o comerciante Ribeiro de Lima, o autor do mote da presente dissertação. Ignora-se, porém, se seria efectiva essa renda. Num cálculo de rentabilidade faltaria integrar os prémios de seguro. Se variassem em função do tipo de navio e suas aptidões para defesa, como parecem ter variado no Mediterrâneo em épocas mais remotas[617], a caravela estaria em desvantagem.

Na verdade, a análise da segurança não deve ficar pela constatação de que o sistema do comboio com dificuldade se instalou e de que a estrutura da frota foi deixando transparecer as opções contraditórias entre agentes mercantis e armadores. A questão intercepta o negócio dos seguros marítimos, sobretudo, dos créditos concedidos a risco, de "aventure à la grosse", termo francês mais expressivo. "Aventura" traduz bem a organização de um negócio deliberadamente exposto ao risco que, embora calculado, continha uma larga margem de incerteza, universo tangencial ao jogo de azar, essa actividade lúdica cara a mercadores[618]. A aposta, o crédito a risco, com juros exorbitantes mas não rotulados de usurários, e o seguro marítimo desenham um tríptico apetecível para investidores arrojados, dos que olhavam o mundo das trocas como campo de acumulação de capital.

Amplos exemplos do que a jurisprudência estabelecia como apostas lícitas ou ilícitas preenchem um capítulo introdutório do primeiro tratado impresso sobre seguros. Pedro de Santarém estabelecia assim as afinidades entre o risco e o acaso; entre risco e azar, vocábulo comum a jogadores e

---

[617] - J. Heers, "Rivalité ou collaboration de la tèrre et de l'eau? Position générale des problèmes", em J. Heers e M. Mollat (ed.), *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde, XV- XIX èmes Siècles. (Rapports présentés au XII Congrès International des Sciences Histotiques par la Comission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII colloque, Vienne, 1965*) Paris, 1965, p. 34.

[618] - Nessa afinidade, o princípio mutualista que estaria na origem dos seguros atenuava-se dando lugar ao móbil do lucro e ao simplies gosto pelo jogo: "L'assurance, à bien des égards se repproche au XVIe soècle de la gageure", L.A. Boiteux, *Ob. Cit.*, p.162.

comerciantes[619]: "À volta desta convenção de seguro, costumam surgir e avolumar-se grandes dissensões entre mercadores. Por isso há que ver em primeiro lugar se a convenção pela qual, convencionado o preço de um risco, um toma sobre si o infortúnio do outro, é lícita da maneira que se costuma praticar; depois, a propósito dos contraentes, falaremos de outras convenções e promessas dos mercadores que os portugueses vulgarmente chamam apostas, pelas quais os homens, mormente os negociantes, porfiam entre si, prometendo ou estipulando coisa certa se determinado facto acontecer ou não"[620]. Seria, sem dúvida, lícita a aposta "se em tal dia chover ou o navio voltar"[621]. Pedro de Santarém, acrescentando outros exemplos, conclui: "estando hoje os mercadores em quase todo o mundo acostumados a fazer essas apostas (...) não as tenho por torpes nem desonestas"[622].

Azar e incerteza pautam as trocas e o jogo. A prática dos contratos de crédito a risco marítimo e outras formas de dispersão do risco, como seja o contrato de seguro, ambos correntes no meio mercantil e em nada se excluindo[623], forjaram um novo filão de investimento especulativo nas rotas do Brasil, pervertendo, em certos aspectos, os propósitos iniciais destas práticas. A guerra, pelos prémios em alta, atraía ao negócio dos seguros novos operadores, pressentindo-se nessa "institucionalização do risco" uma forte componente especulativa. Uma relação constante entre conjunturas militares críticas, prémios em alta e súbito alargamento do número de investidores caracteriza a praça de Amsterdão ainda no século XVIII, lugar consagrado para estas transacções havia mais de cem anos[624]. Não surpreende, assim, que a guerra contra os Habsburgo tenha oferecido múltiplas oportunidades a jogadores radicados naquela cidade dispostos a cobrir os riscos de comerciantes e armadores estabelecidos nos portos portugueses.

Nos registos notariais de Lisboa e do Porto não se descobrem contratos de seguro. Não se estranha a ausência, uma vez que passariam por corretores especializados com escrituração própria, desde o reinado de D. João III[625]. Mais tarde, com o Consulado criado em 1592, caberia aos corpos dirigentes da

---

[619] - Jean-Yves Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime*, p.103.
[620] - Moisés Bensabat Amzalak (ed.), *O Tratado de Seguros de Pedro de Santarem*, Lisboa, 1959, p. 29.
[621] - *Ibidem*, p. 46.
[622] - *Ibidem*, p. 46.
[623] - L. A. Boiteux, *Ob. Cit.*, p.77.
[624]- Frank C. Spooner, *Risks at Sea. Amsterdam Insurence and Maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, 1983, p. 31.
[625] - A.H. Oliveira Marques, *Para a História dos Seguros em Portugal. Notas e Documentos*, Lisboa, 1977, p. 35-36.

instituição, juntamente com os corretores dos seguros, fixar prémios e regulamentar a actividade[626]. Acresce ainda, para explicar a falta de registos em Portugal, o costume dos agentes radicados no reino se servirem dos seus correspondentes de Amsterdão ou de Hamburgo para a realização de acordos desta natureza. Uma particularidade que tanto marca a "eficiência" deste sector financeiro nas praças do norte da Europa como denuncia a face mais obscura do mundo do corso, da recuperação de salvados e do desembolso de indemnizações. Com efeito, uma praça, como a de Amsterdão, que se candidatava a cobrir um risco crescente devido, precisamente, à actuação impiedosa dos navios de corso que na mesma praça se armavam sugere a existência de um mundo subterrâneo de interesses cujo lado visível seria a "tenacidade" com que o Reino manteve o tráfico brasileiro, com ou sem caravelas de fugir. Importa contrastar esta persistência, esta capacidade de mobilização dos agentes de tráfico e tráfego, com o que consta ter sucedido em Antuérpia e Burgos no período subsequente à entrada do Duque de Alba nos Países Baixos. Então, esse gosto pelo jogo, ou pela perversão das regras, como adiante se verá, não faria parte da psicologia de um Ruiz que admitia ter sido a guerra o factor determinante para se retirar do negócio dos seguros marítimos[627]. Como ele, outros assim pensariam para que, segundo um depoimento de um português, "depuis de 1572 au moins tout le commerce avec les Flandres était ruiné"[628]. Os acontecimentos deste último quartel do século XVI não estimularam os especuladores, antes arruinaram o grande eixo financeiro e comercial de Medina del Campo, Bilbao e Flandres.

O secretismo dos contratos constituía um dos elementos convidativos da actividade seguradora de Amsterdão, e até inglesa, evitando qualquer forma de divulgação dos seus elementos para outrem que não as partes envolvidas, mesmo em situação de litígio[629]. Uma discrição que atrasou a emergência de companhias seguradoras, conforme se pensou instituir em 1628, em Amsterdão. Embora se generalizassem, tal como na Península, as câmaras de corretagem, a de Amsterdão, aprovada em 1612, gozou de fama pela pronta e

---

626 - BNL, Res, Ms. 250, nº19, fl. 28, Cap. 51 de *Regimento do Consulado e Casa de Negocio Mercantil, 1594.* Alvará de 30 de Julho de 1592, que cria o Consulado, em *Documentos para a História do Açúcar*, Vol. I, Rio de Janeiro, 1956, p. 395 e ss.

627 - Henri Lapeyre, *Une Famille de Marchands. Les Ruiz*, Paris, 1955, p. 236.

628 - *Ibidem*, p.448.

629 - Os contratos continuariam a não passar pelas "câmaras de seguros". Na segunda metade do século XVII ainda Charles Molloy descreveria a prática dos seguros de Londres como muitas vezes estranha a registos sancionados pelas instituições tutelares: "il y a des assurances privées, ce sont celles sur lesquelles l'assuré tient à conserver le secret et qui ne sont pas enregistrées au *Bureau*". Citado em L. A. Boiteux, *Ob. Cit.*, p. 128.

imparcial resolução dos casos submetidos à sua apreciação e, acima de tudo, pelo secretismo de cada apólice negociada[630]. Os consulados hispânicos, pelo contrário, cruciais na regulamentação e nos registos dos seguros marítimos, expunham-se a uma sistemática ingerência do Estado, estando-lhes implícita uma função fiscal pelo imposto destinado à manutenção das armadas de defesa das costas[631]. Negócios ilícitos, ou decorrentes de relações promíscuas entre inimigos numa guerra, convidavam os participantes a virarem-se para localidades onde as suas manobras eram mantidas na sombra, requisitos ideais para fazer de Amsterdão o centro do negócio. Chega-se, assim, ao aparente paradoxo. Os que aumentavam os riscos das viagens brasileiras eram os seus principais agentes de protecção. E, no entanto, os seguros marítimos teriam de ser lucrativos, não se verificando um esmorecimento desta actividade nem se detectando a retirada dos operadores como em outras ocasiões sucedeu[632]. Terá sido uma das fugas para a frente dos agentes radicados em Portugal tornar o inimigo cúmplice dos seus interesses. Não que a proliferação dos seguros naquela praça para viagens brasileiras inibisse o corso. Mas porque as transacções dos bens saqueados ou a devolução dos salvados conferia credibilidade aos seguradores, pela seu pronto pagamento de indemnizações. Por outro lado, quanto mais aceso o corso, mais os prémios subiam. Aos segurados restava a certeza da indemnização em troca de uma despesa elevada com um seguro que, com esta perversão das regras, adquire o sentido de um "tributo", na acepção de Frederic Lane: a diferença entre o custo de produzir a protecção e o que o seu consumidor paga pelo serviço[633]. Um "tributo" que os Filipes se abstiveram de centralizar, recusando a organização de escolta para as frotas brasileiras e fechando as portas aos assentos dos Brito Freire. Um "tributo" que a elite mercantil enjeitaria pagar, considerando a fiscalidade do consulado a isso destinada. Nesta cegueira, os capitais acumulavam-se nas mãos do inimigo com a cumplicidade daqueles que suportaram as rotas brasileiras a partir dos anos vinte do século XVII, utilizando os seus conterrâneos residentes, ou burgueses de Amsterdão, não

---

630 - V. Barbour, "Marine Risks and Insurence in the Seventeenth Century", *Journal of Economic and Business History*, Vol. I, 1928-1929, p. 573-575.

631 - A redução do prémio dos seguros seria apontada como uma das razões para a criação do Consulado no Reino. Alvará de instituição de 30 de Julho de 1592, *Documentos para a História do Açúcar...*, p. 396.

632 - Em França, a guerra com a Holanda entre 1672 e 1678 retirou todos os ganhos e entusiasmo com os seguros que a política de Colbert incentivara. O próprio ministro escreveria ao Intendente de Bordéus dizendo-lhe que essa desmobilização, notável em Bordéus, era igualmente grave em Paris: "comme ils ont beaucoup perdu, ils se sont presques tous retirés", cit. em V. Barbour, "Art. Cit.", p. 579.

633 - F. Lane, *Ob. Cit.*, p.86.

retornados ao Reino. Francisco Fernandes Castanho estabelecido ali em 1619, tinha em Lisboa Pedro Gomes para os seus negócios com o Brasil. Enviava-lhe guardanapos, camisas em renda, calças de linho, colarinhos de cambraia. Colocada a mercadoria a bordo de um navio português em Lisboa, foi roubada num dos "poucos" assaltos zelandeses ao sul do equador na época das Tréguas. Francisco Fernandes Castanho, através do seu correspondente em Midelburgo, reclamou no almirantado a devolução das mercadorias[634]. Para os que se infiltraram neste meandros, a navegação por frotas seria uma medida de segurança relativamente secundária.

Os seguros não versavam apenas mercadorias. Nada impedia, em termos jurídicos, que se estendessem a quantias mutuadas em contratos de crédito a risco marítimo, cuja procura crescente se percebe nos notariais de Lisboa e Porto. Os juros do crédito poderiam elevar-se sem a mácula da usura, atingido os 100% depois da ocupação de Pernambuco, desde que em tais "ganâncias" se inscrevesse o risco de insolvência. Mas, não raras vezes, esse juro prevê o prémio de um seguro que o credor poderá realizar. Sendo juridicamente clara a distinção entre um contrato de crédito a risco e um contrato de seguro, havia uma forte sobreposição de ambas as práticas. Pedro de Santarém demonstraria que o juro se distinguia de usura pela suposição de que o dinheiro mutuado era objecto de seguro[635], o que questiona a crítica de Antonio-Miguel Bernal às abordagens que consideram o seguro como uma realidade inerente ao crédito de risco marítimo[636]. Por seu lado, Moisés Bensabat Amzalak pressupôs que as regras eram inteiramente observadas, declarando que o prémio era sempre pago antecipadamente, "sendo nulo o contrato em que tal pagamento se não tivesse realizado"[637]. Qualquer destas

---

[634] - Eggon e Friede Wolff, "Os Judeus Portugueses de Amsterdão e o Brasil", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1986, Abril-Junho, p.432.

[635] - Moisés Bensabat Amzalak, *Ob. Cit.*, p.33.

[636] - Segundo Antonio-Miguel Bernal semelhantes análises carecem de comprovativo documental "que pudesse justificar essa figura mista do cambio maritimo (visto como um antecedente do crédito de risco com juros encobertos pelo câmbio) e o seguro", *Dinero y Credito en el Comercio Colonial Español das Americas*, Sevilla, 1992, p. 40-41. Remetendo para os contributos de Reymond Roover na desmontagem dessa sobreposição injustificada, em pouco consolida a sua crítica, pois, na verdade, o estudo citado de Roover ("The Cambium Maritimum Contract, according the Genoese Notarial Records of the Twelfth and Thirteenth centuries", *Explorations in Economic History*, vol. 7, 1969-70, pp.15-33) procura demonstrar a progressiva desdobragem do cambium maritimum em dois tipos de contrato: crédito a risco e câmbio, assinalando, sim, que o cambium maritimum se distinguia de uma letra de câmbio porque "the margin of profit was even greater because an *insurance premium was added to interest*", R. Roover, "Art. Cit.", p. 17-18. Para confirmação de como os primeiros códigos marítimos, nomeadamente *Guidon de la Mer*, previam a inclusão de um prémio de seguro no crédito a risco, ver L. A. Boiteux, *Ob. Cit.*, pp. 71, 79, 151, 175.

[637] - Moisés Bensabat Amzalak, *Ob. Cit*, estudo introdutório, p.24.

apreciações, de Bernal e Amzalak, parece demasiado presa ao quadro jurídico de cada contrato - de crédito a risco e seguro. Embora nos séculos XVI e XVII a distinção formal fosse do conhecimento dos intervenientes, a prática vivia do grau elevado de intercepção entre estes dois processos de dispersão do risco, encontrando-se pelo menos um caso comprovativo de que o "interesse" esperado pelo credor se justifica num seguro[638]. Além disso, várias passagens de Pedro de Santarém assinalam que o prémio nem sempre se pagaria antecipadamente sem que, por isso e por regra, ficasse nulo o contrato[639].

A presença de um seguro nos créditos a risco explicaria, em parte, o seu carácter não usurário, por cobrir um prémio de seguro - sendo possível o credor apresentar-se como o próprio segurador. Essa cobertura, porém, conferia novas feições a um acordo cuja essência radicava na probabilidade do credor não ser reembolsado se a aventura tivesse desfecho trágico. Com o seguro, o dador transferiria um risco legitimador de juros exorbitantes e o devedor devolveria a quantia tomada, acrescida de um "interesse" ou "ganância" muito superior ao fixado em vulgares obrigações à razão de juro. As práticas creditícias com previsão de juro povoam os contratos passados por notário, surgindo expressões como "interesse a razão de seis e hum quarto por sento que hera o que valia na prasa e corria nela antre os homens mercadores e de fora dela"[640]. Outros exemplos se podem adiantar: "Por Diogo Vicente tinha sincoenta mil reis para empregar em bens de raiz e juro (...) lhe pedira (o tomador) lhe quisesse dar os ditos sincoenta mill reis pello tempo de um anno e que delle lhe pagaria a razão de juro de sinco por cento na forma de lej de

---

[638]- Em 1578, Francisco Useda, carregador, empresta ao mestre que seguirá de Lisboa para Ilhéus e regressará, 20 000 réis para apresto do navio. Explicita-se que apenas descontará nos fretes esse montante sem nenhum juro, correndo o risco o credor, "porquanto elle francisco useda esta pago do seguro dele que lho pagou o dito mestre" (AHDL, C.1, C.2, L.9, fl. 46).

[639] - Eis algumas passagens de Pedro de Santarém que comprovam a vulgaridade de um seguro do crédito a risco e de como casos havia em que o prémio não era pago antecipadamente: "Poderia ele (o credor) receber algo, não principalmente por causa do mutuo, mas por causa do seguro que podia fazer do dinheiro emprestado" (Ob. Cit., p.37); "No seguro do mutuo, o mutuo não é causa imediata de lucro mesmo o mutuo nautico, sendo o risco umas vezes acautelado pelo mutuante que mesmo sem o preço do risco haveria de mutuar" (Ob. Cit., p.38); "É costume o dono das mercadorias procurar o seguro e prometer o prémio do risco ao que quer ser segurador" (ob. Cit., p.38). Discorrendo, depois, sobre seguros realizados sobre montantes ou valores que se verifica não terem sido embarcados em certo navio, perguntava-se "pressuposto que o prometedor do perigo só é obrigado até ao valor das mercadorias perdidas em tal navio, poderia duvidar-se se é obrigado a restituir o prémio que recebeu de tantos por cento, pelo facto das mercadorias não haverem na verdade existido (...) não só não é obrigado a restitui-lo, quando o pagamento se efectivou primeiro, como até o pode pedir de novo" (Ob. Cit. p.65). Noutra circunstância, em que a resolução seria inversa, conclui "È-se obrigado a restitui-lo, caso se haja recebido". (Ob. Cit. p., 67). Parecem exemplos suficientes.

[640] - Obrigação de 20 de Outubro de 1629, AHDL, C1. C.33, L. 163, fl. 119, respeitante a um crédito feito por um capitão ao mercador Miguel Arnao, parceiro de Gaspar Pacheco na posse de engenhos em Itamaracá.

sua Majde"[641]. No confronto com taxas deste nível, o juro exigido em créditos de risco, ascendendo nos anos trinta a 100%, despia-se de carácter usurário por nele estar implícito "o prémio de ajuste, como preço do risco", como esclarece ainda no século XIX José da Silva Lisboa[642]. No entanto, o devedor, nesta escolha por um crédito caro, revelava também a sua apetência pelo jogo. Se contraísse um crédito sem risco pagaria sempre a quantia tomada, mais um juro, de 6 e ¼ ou de 5%. Se opta por um crédito a risco, participa numa aposta. Se a sua boa sorte se confirmasse, perdia a aposta, pagando ao dador o valor apostado sobre a segurança de uma certa quantia. Mas os dividendos da "aventura" compensariam as "ganâncias" do dador. Se sucedesse o infortúnio, isto é, se ganhasse a aposta, nada teria que desembolsar e o que recebera como crédito representa a quantia que o dador lhe "deveria" enquanto apostador.

Transacções correntes que transformariam mutuantes e seguradores num imenso espectáculo de trapezistas sem rede, quando a guerra dizimava a frota brasileira, não fora a protecção estar no exterior, nas mãos daqueles que nada perdiam com o roubo institucionalizado, sob a forma de corso. Se alguns se retiraram do negócio do açúcar não o fizeram por estas razões, mas sim porque o prémio de arbitragem se reduziu, deixando de compensar estes malabarismos, como terá sucedido entre 1618 e 1623, em pleno período de Tréguas. Centralizando nas cidades holandesas os seguros, de mercadorias ou de créditos concedidos a risco, os agentes activos nas rotas brasileiras estabeleceram um circuito que alterava os originais pressupostos mutualistas destas práticas, mascarando a urgência de uma reforma na navegação. Uma deturpação, contudo, que alguma coisa deveria à surdez de Madrid, conforme um relatório posterior à ocupação de Pernambuco apontaria: " como elles (os inimigos) são interesados nas naos que andão a roubar se eles tomão os nosos nauios em Caza lhe fica o principal e não perdem nada em pagar o segurado E já lhe fica de avanço o premio do seguro". Quantifica-o em 25%. Cada tonelada de açúcar roubada, valendo 40 000 réis, permitia a acumulação de 10 000 réis

---

[641] - Obrigação de 27 de Agosto de 1640, aludindo ao disposto nas ordenações, AHDL, C.12^{A} C.39, L.144, fl. 7 e ss. Mas um crédito de 200 000 réis à razão de juro de 6 e ¼ no prazo de um ano "como corre na prasa desta cidade" ignorou a lei (13 de Agosto de 1643, AHDL, C.11, C.63, L.226, fl. 19). Outros casos mais tardios explicitam o papel da praça dos homens de negócio na fixação da taxa de juro em 6 e ¼ , fazendo da lei letra morta. Dois contratos, um de 1651, repete essa taxa como "corre na praça desta cidade entre homens de negocio" (AHDL, C.12^{A}, C.44, L.169, fl. 7v°); outro, de 1652, refere 5 % "segundo a lei" (AHDL, C.12^{A}, C.45, L.175, fl. 140v°).

[642] - *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha*, Lisboa, 1806, p.7.

nas mãos dos rebeldes[643]. Para as Províncias Unidas, semelhantes negócios privados questionariam, a prazo, o projecto colonizador da WIC, se de facto, em terra, o seu tecido produtivo não fosse perturbado pela instabilidade da guerrilha lusobrasileira. As represálias sentiam-se no mar, mantendo a WIC como vital a estratégia do corso. Os seus dirigentes só cederam às pressões dos Estados Gerais, em transformar esta empresa de guerra e comércio numa organização estritamente comercial, nas vésperas do tratado de Munster[644].

Em Portugal, por outras razões, se insurgia o Estado contra as formas menos lícitas de dispersão do risco. A legislação proibindo os créditos a risco justificar-se-ia nos efeitos perversos destas práticas escudadas por seguros no exterior. Julgava o Rei que a facilidade com que os navios se entregavam ao inimigo, "sem se defenderem delles como poderão fazer se tem por cousa certa que a causa disto era de os homens do mar tomarem dinheiro a responder a risco dos ditos navios e embarcações e cascos delles". Em 1609 proibiam-se estes contratos na Rota da Índia. Mas em 1623 considerou-se oportuno generalizar o campo da interdição a toda a navegação do Reino[645]. Pelo que se respiga nos notariais, foi legislação desajustada às circunstâncias. Os contratos persistem e expõem sem disfarce a prática do endividamento de mestres e senhorios de navios nas rotas do Brasil. Acrescia a vulgaridade com que estes homens contraíam créditos em valor superior aos bens dados como penhor. As caravelas de fugir eram, afinal, o resultado de uma armação realizada à custa de créditos a risco, convidando a oferecer ao inimigo todos os capitais em circulação. Um combate desigual só diminuiria os dividendos imprescindíveis ao pagamento de um juro elevado. Seria preferível regressar ao Reino de mãos vazias. Uma parte do açúcar circulava à custa de expedientes desta natureza e a possibilidade de se encontrar interessados na concessão do crédito sugere que persistiram formas de transferir tamanhos riscos.

Entre os temerários que olhavam o comboio como indesejável e os prudentes que o encaravam como um meio eficaz de baixar as despesas do seguro, se desenham as diferentes estratégias em colisão, diante de um Estado financeiramente impotente para organizar a escolta. Ora se investia em artilharia e se contratavam os nórdicos para a manobrar, ora se repunham as baixas com navios de rápida construção, de pequeno porte, armados com

---

643 - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 37.
644 - J. Israel, *The Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989, p.170.
645 - *Collecção Cronológica de Leis Extravagantes*, Parte II, vol. I, 1819, p. 340.

crédito a risco. Os primeiros pugnariam pela instituição de uma "carreira, armada e comércio do Brasil", contra o pagamento de um imposto de 3% para aliviar as suas despesas de armação. Os segundos, encolheriam os ombros à ameaça holandesa, porque eram os adversários, ou os seus agentes naturalizados na Holanda e Zelândia, os seus seguradores. A ocupação do nordeste brasileiros apenas congelou a resolução do problema do regime de navegação das rotas do açúcar. A situação de guerra suscitaria um outro tipo de envolvimento do Estado na questão brasileira. Depois, a Revolta de Pernambuco, em 1645, reavivou a insegurança e a urgência do comboio. Que virá com a instituição da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Em 1649, já os negociantes sabiam que os custos da defesa seriam inseparáveis do monopólio de certos bens traficados. A Companhia emprestava às comunicações com o Brasil as características da Rota do Cabo e de outras rotas "institucionais".

Até 1649 a navegação solta dominou. Com ou sem caravelas em posição destacada. Resta averiguar se a guerra, por oposição à fase das tréguas, se repercutia na rentabilidade do transporte, uma vez demonstrada a estreita relação entre a estrutura da frota e a sensibilidade dos agentes ao risco.

BIBLIOTECA

Capítulo IV

A Economia do Transporte

1- Para o estudo da economia do transporte

> "... No tempo presente (1623) (...) o preço desta mercadoria esta tão abatido que os senhorios de engenhos os largão por não lhes bastar a pagar os custos que fazem e os mercadores se tem retirado de comerçear nesta fazenda por não bastar o preço a pagar os fretes, direitos e custos que faz"[646]

> "Improvements taking place in shipping were fundamental to the growth of trade and the development of an integrated market economy"[647]

A 9 de Outubro de 1623 o Conselho da Fazenda lia uma carta do Provedor- -Mor da Fazenda do Brasil que lamentava o mediocre valor dos dízimos das capitanias, "por rezão do baixo preço e pouca reputação em que oie estão os asuqueres"[648], situação interpretada pelos protagonistas como tratando-se de uma crise de difícil resolução. Dir-se-ia que os mercados se comportavam como estando perfeitamente integrados, uma realidade, afinal, incompatível com a perpetuação do tráfico. Na verdade, os primeiros sinais de esgotamento de um modelo de expansão haviam-se manifestado um pouco antes, por volta de 1612-1614, quando, na sequência de anos de seca, os senhores de engenho se aperceberam do seu elevado grau de endividamento, ficando demasiado expostos ao arbítrio dos seus credores. Alcançaram do Poder Central uma moratória das dívidas, ignorando-se os interesses dos mercadores, esses credores e intermediários, arrumados num segundo estrato da sociedade colonial por Ambrósio Fernandes Brandão, que abasteciam a terra dos bens indispensáveis à manutenção das unidades produtivas e que garantiam o escoamento do açúcar. Pouco depois, os comerciantes sofreriam novos dissabores com a quebra dos preços na Europa. Nem se adivinhavam ainda os estragos das investidas militares da

---

[646]- AHU, *Cons. Ult.*, Cod.35, fl. 187 e ss. Parecer dos homens de negócio de Lisboa, citado em consulta do Conselho de Fazenda em 14 de Outubro de 1623.

[647] - Gary Walton, "A Measure of Productivity Change in American Colonial Shpping", *Economic History Review*, vol. 21, nº2, 1968, p.268-282, p. 268.

[648] - AHU, *Baia*, nº3.

WIC e já o estado deplorável da economia era reconhecido por todas as partes empenhadas no Brasil - produtores, intermediários e o próprio Poder político.

O circuito tinha condições para se manter enquanto os mercados, em cada lado do Atlântico, registassem um diferencial compensador, dependente das oscilações da procura nos centros de redistribuição europeus. A crise clarificou-se quando os preços da principal mercadoria exportada perturbaram uma cadeia que tinha a montante os senhores de engenho e a jusante os comerciantes residentes nas praças europeias. A retracção na procura, por certo tributária do deflagrar da guerra em 1618 no centro da Europa e dos seus efeitos na inflação dos bens essenciais, acabaria por retirar os incentivos cruciais à manutenção do ciclo: "os senhorios dos engenhos os largão por não lhes bastar pagar os custos que fazem"; "os mercadores se tem retirado de comerçear nesta fazenda por não bastar o preço a pagar os fretes, direitos e custos que faz". O transporte, um dos custos mais elevados da trazida do açúcar, agravava a crise. Os fretes não cediam, anulando o prémio de arbitragem da importação para o Reino, pelo menos desde 1613 (gráfico V e quadros XXIX)[649]. Os lucros, a existirem, teriam de ser realizados na reexportação, o que ficaria em causa nos anos de 1618-1623. O quadro parece alterar-se só depois de 1625. A presença holandesa, no território e nas imediações dos portos, passaria a ditar as novas regras do jogo. Entretanto, algumas das melhores unidades da Goiana haviam sido trespassadas, símbolo da mobilidade dos engenhos na fase depressiva. A guerra, por seu turno, delapidava a frota. Incendiavam-se navios e caixas de açúcar nos trapiches. Perturbações graves na produção e circulação da mercadoria, comportando, embora, ingredientes estimulantes. Em 1627, o Corregedor do Porto descreveria ao Conselho da Fazenda a animação dos estaleiros nortenhos, "porque o muito interesse dos subidos fretes do Brazil" punha os armadores atentos às solicitações de comerciantes novamente empenhados na importação[650]. Os fretes em alta não coibiam o giro do açúcar, agora, que os preços da mercadoria voltavam a remunerar os investimentos.

---

[649] - Gráfico realizado a partir dos valores do quadro XXIX e de médias interpoladas (quadro XXIX-A)
[650] - AHU, *Cons. Ult.*, cod.37, fl. 82.

QUADRO XXIX

Preços de açúcar branco

Bahia e Lisboa (arroba em réis), Londres (100 arrobas em shillings), Amsterdão (libra em florins)

ANO	Bahia	Lisboa	Amsterdão	Londres	Fonte
1582		1850			1
1584	800				2
1592	800			143	2 e 3
1596	865				2
1597	910				2
1598	950				2
1601	800				1
1602				159	3
1604	800				1
1607	1100				2
1608	1083				2
1609			0,54		1
1610		2020			1
1611	1287				2
1612				169	3
1613	1147				2
1614	1000	1000			1 e 2
1617		1150			4
1618	1000	1100			1 e 4
1619	700	1100	0,49		1 e 4
1620	955	1100			2 e 4
1621	800	1100			1 e 4
1622	850	900		149	2, 3 e 4
1623	580, 600	800			1, 2 e 5
1624		800	0,43		5 e 1
1625	675,800	1125	0,47		1,2, 5
1626	617, 800	1016	0,51		1,2, 5
1627	730,1060	1400			1,2 e 5
1628	896, 800	1600	0,57		1,2, e 5
1629	810, 800				1 e 2
1630	673, 780		0,67		1 e 2
1631	619, 850		0,67		1 e 2
1632	780, 940		0,70	160	1, 2 e 3
1633	852, 950		0,67		1,2
1634	1042		0,66		1 e 2
1635	1220		0,66		1 e 2
1636	1378		0,60		1 e 2
1638		1700	0,68	180	1e 3

1- F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil...*, pp.298-299, preços Bahia, Amsterdão

2- Stuart Schwartz, *Segredos Internos...*, pp.400-401, preços Bahia

3- Mathew Edel,,"The Brzilian Sugar Cicle of the Seventeenth Century and the Rise of the West Indian Competition", *Caribbean Studies*, nº9, 1967, p. 38, preços em Londres, médias de cada período.

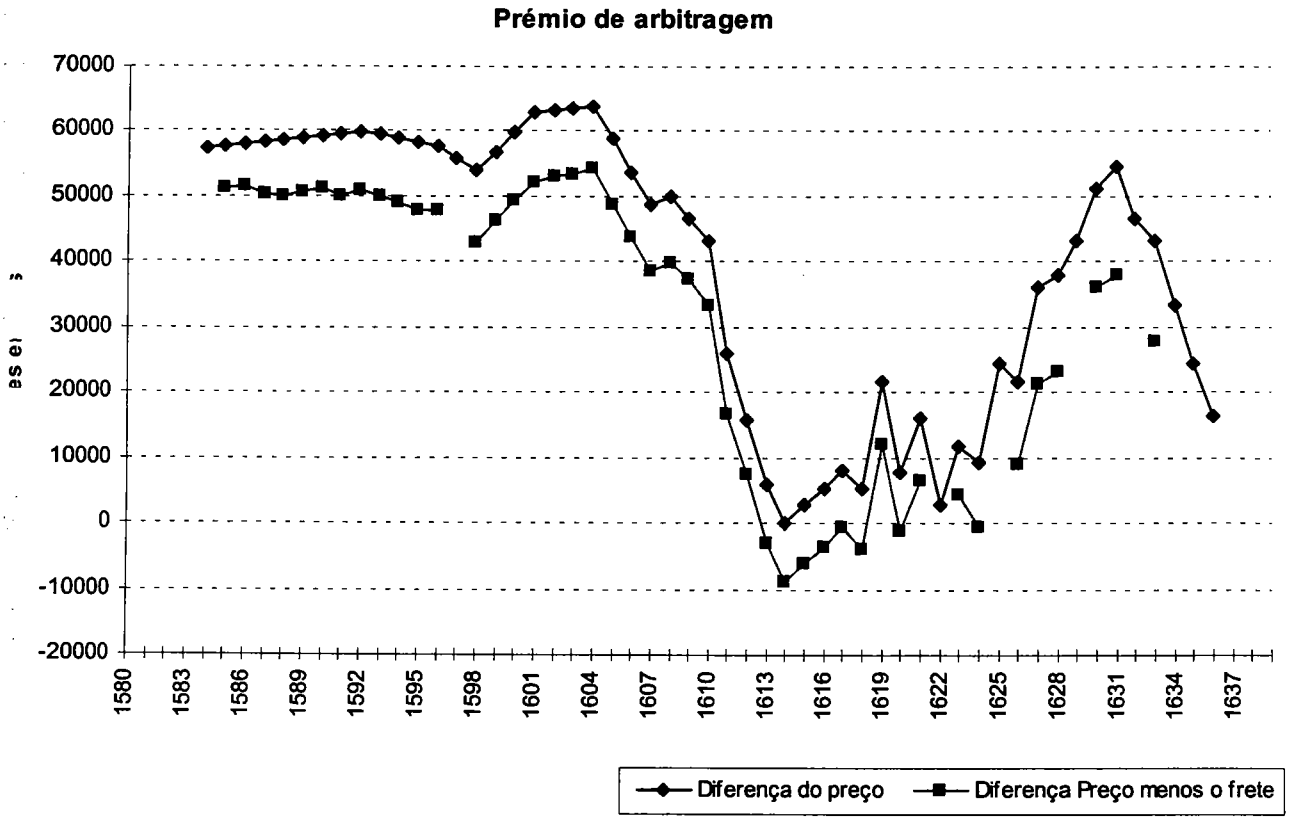
4- AHU, *Cons. Ult.*, cod. 172, fl. 164 vº, preços alfândega de Lisboa

5- AHU, *Cons. Ult.*, cod. 173, fl. 30, preços alfândega de Lisboa.

QUADRO XXIX -A

Preço da tonelada de açúcar (54 arrobas x preço da arroba em réis)
médias interpoladas, a partir dos valores do quadro XXIX

Ano	Preço Ton. Brasil	Preço Ton. Lisboa	Diferença do preço	Tonelada de frete	Diferença Preço menos o frete
1580				5800	
1581					
1582		99900			
1583		100228			
1584	43200	100556	57356		
1585	43200	100884	57684	6400	51284
1586	43200	101211	58011	6500	51511
1587	43200	101539	58339	8000	50339
1588	43200	101867	58667	8700	49967
1589	43200	102195	58995	8500	50495
1590	43200	102523	59323	8000	51323
1591	43200	102581	59381	9500	49881
1592	43200	103179	59979	9000	50979
1593	44078	103506	59428	9600	49828
1594	44955	103834	58879	9750	49129
1595	45833	104162	58329	10500	47829
1596	46710	104490	57780	10000	47780
1597	49140	104818	55678		
1598	51300	105146	53846	11000	42846
1599	48600	105474	56874	10600	46274
1600	45900	105801	59901	10700	49201
1601	43200	106129	62929	10750	52179
1602	43200	106457	63257	10350	52907
1603	43200	106785	63585	10300	53285
1604	43200	107113	63913	9600	54313
1605	48600	107441	58841	10200	48641
1606	54000	107769	53769	10100	43669
1607	59400	108096	48696	10000	38696
1608	58482	108424	49942	10000	39942
1609	62154	108752	46598	9180	37418
1610	65826	109080	43254	10000	33254
1611	69498	95310	25812	9000	16812
1612	65718	81540	15822	8280	7452
1613	61938	67770	5832	9000	-3168
1614	54000	54000	0	8800	-8800
1615	54000	56700	2700	8800	-6100
1616	54000	59400	5400	9160	-3760
1617	54000	62100	8100	8820	-720
1618	54000	59400	5400	9500	-4100
1619	37800	59400	21600	9500	12100
1620	51570	59400	7830	9000	-1170
1621	43200	59400	16200	9660	6540
1622	45900	48600	2700		
1623	31320	43200	11880	7600	4280
1624	33885	43200	9315	10000	-685
1625	36450	60750	24300		
1626	33318	54864	21546	12500	9046
1627	39420	75600	36180	15000	21180
1628	48384	86400	38016	14950	23066
1629	43740	86940	43200		
1630	36342	87480	51138	15000	36138
1631	33426	88020	54594	16500	38094
1632	42120	88560	46440		
1633	46008	89100	43092	15250	27842
1634	56268	89640	33372		
1635	65880	90180	24300		
1636	74412	90720	16308		
1637		91260			
1638		91800			
1639				18000	



A crise de 1618-1623 constitui um bom observatório para avaliar de que modo o transporte e o tráfico interagiam. Se, em certos contextos, a rigidez do preço do serviço acusa os limites dos ganhos de eficiência para um dado equipamento técnico da navegação à vela, podendo ser-lhe imputada a causa da asfixia de alguns mercados, noutros, a subida dos fretes não impediu a expansão ou, até, a recuperação do tráfico. Como noutro capítulo se demonstrará, comerciantes e armadores remodelaram a organização empresarial do sector, debaixo do fogo das armas da WIC. Os custos de transacção superiores despertaram a criatividade dos operadores, grupo que, durante as Tréguas, encontrou razões para largar o negócio. Aqui, o transporte acelerava a desmobilização dos agentes mercantis, ali, apesar dos custos acrescidos, não intimidou as praças do Porto, Lisboa e de Viana, dispostas a redescobrir os encantos do Brasil perigosamente questionados por uma conjuntura depressiva, batendo no fundo entre 1614 e 1623.

Reflexões preliminares, para enquadramento dos problemas que orientam o presente capítulo, inspiradas em dois ensaios fecundos de Douglass North e de Gary Walton, editados há mais de trinta anos, merecedores da atenção dos investigadores europeus e americanos da história marítima e colonial. A riqueza do seu contributo reside na eleição dos ganhos de produtividade no transporte como condição necessária ao alargamento dos mercados nos séculos XVII e XVIII, considerando-se, contudo, praticamente irrelevantes as inovações técnicas na navegação ou na construção naval. Nas rotas onde a disciplina internacional foi eliminando a pirataria, os armadores puderam descurar as pesadas despesas com artilharia e reduzir a tripulação, obtendo-se aí importantes economias. Registar-se--iam, ainda, alterações organizativas favoráveis a encurtar o tempo despendido em cada viagem e a optimizar a taxa de utilização dos navios. O resultado final destas conquistas encontra-se na descida das taxas de frete, ou na sua decrescente ponderação no valor dos bens no mercado consumidor, crendo-se encontrar assim o indicador adequado à demonstração da tese defendida: as trocas intensificaram-se graças a ganhos de produtividade total dos factores aplicados ao transporte. Vencia--se a tirania do espaço através de inovações institucionais e organizativas na circulação das mercadorias[651]. Descobre-se na época colonial do Antigo Regime uma "primeira revolução dos transportes".

Uma revolução sem grandes novidades no campo das técnicas e dos conhecimentos adquiridos entre náuticos. Avanços nessa área ter-se-ão verificado nos primórdios do processo de "descompartimentação" dos "mundos compartimentados", herdados da Idade Média[652], e só voltarão a ter lugar no século XVIII tardio, com o cronómetro a bordo e cálculo exacto da longitude. Os progressos inerentes aos ganhos de eficiência nos transportes, a serem mensuráveis, pedem um índice de fretes de diversas mercadorias e que com ele se compare a evolução dos preços dos bens transportados num dado período em análise. Outra possibilidade será ponderar a taxa de frete de uma mercadoria num índice de preços dos factores aplicados à sua circulação: navios, custos de armação, tripulação, seguros e juros. Gary Walton simplificou a primeira via, observando apenas

---

[651] - Douglass North, "Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600- 1850", *The Journal of Political Economy*, vol.76, nº5, 1968, pp. 953-968; Gary Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *Economic History Review*, vol. 20, nº1, 1967, pp. 67-78.

[652] - Parafraseando P. Chaunu, "Do Plural a um Singular: introdução geral" em Pierre Léon (dir), *História Económica e Social do Mundo*, vol. I, Tomo I, Lisboa, 1978, pp.11-35.

as taxas de frete não deflacionadas, ponderando-as no preço dos bens no mercado consumidor. Uma vez excluídas as fases de guerra, o método parece correcto para testar o comportamento do sector, certificando-se que o período em estudo assistia à estabilidade dos preços[653]. Donde, não havendo alterações do peso ou da quantidade incluída na unidade em que incide o frete, em geral a tonelada, uma medida eficaz para apreender a produtividade do transporte passa por calcular a percentagem da variação nas taxas de frete. Assim pôde o autor constatar que se registou, em certas rotas, uma descida de 50% ao longo do século XVIII, estimando, assim, ganhos de produtividade de 100%[654]. Quantidades idênticas foram transportadas a custos cada vez menores. Noutros casos, os efeitos positivos detectam-se em quantidades superiores transportadas a custos constantes ou ligeiramente inferiores à variação da quantidade. Num panorama geral de desempenho positivo do transporte, as rotas do açúcar fazem figura de parente pobre, com ganhos de produtividade bem menos espectaculares que aqueles alcançados nas rotas do tabaco ou dos coiros, por exemplo. Em qualquer das situações, importa inquirir as causas da mudança, buscando os factores que variaram favoravelmente.

Assumindo, por falta de dados, que os soldos da tripulação se mantiveram constantes mas que os custos de construção aumentaram, as contenções orçamentais dos armadores foram obtidas num encurtamento do tempo em porto, num aumento da taxa de utilização dos navios e na redução da tripulação, incrementando a razão tonelada/ homem. Qualquer destas melhorias decorreu de alterações em realidades exógenas ao sector dos transportes, mas que nesta análise são internalizadas, ou tomadas como condicionantes da rentabilidade do sector. Os navios ficavam atracados menos tempo porque as comunidades mercantis estavam melhor organizadas, divulgando-se a figura do comissionista e desfrutando-se de infraestruturas de armazenagem condignas. Entretanto, mestres de navios e mercadores tenderiam a confinar-se a certos circuitos específicos. Uma especialização vital ao domínio das múltiplas subtilezas dos respectivos mercados, com efeitos positivos cumulativos, gerando relações de confiança entre armadores e comerciantes e para se repercutir na mais célere rotação dos navios, diminuindo as exigências da amortização na contabilidade de cada viagem. Por outro lado, as economias alcançadas no aumento da razão

653 - Gary Walton, "A Measure of Productivity Change ...".
654 - *Ibidem*, p. 271.

tonelada/ homem, na sequência de uma relativa pacificação dos mares ou da definição de uma fronteira institucional entre guerra e mercancia, comprovariam a essencialidade dos contextos políticos neste processo. Uma lista abundante de inovações, experimentadas numa área exógena ao mundo das técnicas, explicam novas formas de afectação de recursos num sector que assim registaria ganhos de eficiência, sendo a sua principal expressão a descida das taxas de frete ou a sua menor ponderação no preço dos bens no mercado consumidor[655].

Os estudos de Walton e North fizeram escola, nem que fosse para demonstrar como alguns dos pressupostos não seriam aplicáveis a todas as rotas, nomeadamente as da madeira no Báltico, em épocas anteriores ao século XVIII. Russel Menard insistiria na importância das inovações na embalagem do tabaco como condição quase exclusiva dos ganhos apontados nos cálculos de Walton respeitantes à circulação deste produto[656]. Em geral, a Europa alargaria os seus mercados sem carecer de uma revolução nos transportes[657]. Por outro lado, o preço do açúcar na Europa não equivalia ao preço no mercado fornecedor acrescido dos custos de transporte e de outras despesas de distribuição. Obedecia mais às variações da procura no próprio espaço europeu[658]. O método seguido por Walton, escamoteando as séries por exclusão das fases de guerra, peca por desvirtuar um dos factores críticos para a circulação e distribuição de mercadorias no Antigo Regime, sendo nessas conjunturas que melhor se avalia a interacção do tráfico e do tráfego.

---

655 - Gary Walton, "Sources of Portuctivity Change..." e "Obstacles to Technical Diffusion in Ocean Shipping. 1675-1775", *Explorations in Economic History*, vol. 8, 1970-71, pp. 121-140, p. 124 e 125; John Shepherd e Gary Walton, *Shipping, Maritime Trade and The Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972, p.74-76. Toda a obra se desenrola na demonstração deste enunciado. Ainda, em torno dos mesmos indicadores, Douglass North, "The Role of Transportation in the Economic Development of North America", em M Mollat (ed.), *Les Grandes Vois Maritime dans le Mondes: XV-XIX Siècles. Rapport presentés au XII Congrés International des Sciences Historiques para la Comission International d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII Coloque. Vienne, 29 ag.- 5 sept. 1965*, Paris, 1965.

656 - Russel R. Menard, "The Chesapeack Tobacco Industry, 1617-1730", *Research in Economic History*, 1980, nº5, pp. 109-177, p.126.

657 - Idem, "Transport Costs and Long-Range Trade, 1300-1800: Was there a European Transport Revolution in Early Modern Era?", em James Tracy (ed.), *The Political Economy of Mefchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1991, pp. 228-275.

658 - Tal como Walton e Shepherd (*Shipping, Maritime Trade...*)também reconhecem. Os preços variavam substancialmente sem haver nessa oscilação interferência do transporte ou de outros custos de distribuição. Existem provas abundantes de que os preços variavam, em muitas regiões em contacto, em grau muito superior ao que se pode explicar pela diferença nos custos de distribuição, porque fundamentalmente dependentes da lentidão da adaptação da oferta a aumentos da procura., *Ob. Cit.*, p.54.

O açúcar navegava no Atlântico português se e quando o prémio de arbitragem era tido como aliciante para os agentes económicos. A crise de 1618--1623 apenas veio demonstrar que as oscilações coincidentes e simultâneas dos preços, prova da efectiva integração dos mercados na economia euro-atlântica, acabariam por impedir o produto de circular pelo gradual desinteresse das praças mercantis. Os custos de transporte prevaleciam elevados e, para os contornar, o risco de cada transacção teria de ser considerável, justificando um elevado prémio de arbitragem. Bastaria a guerra para reordenar os dados da questão: os obstáculos às comunicações faziam baixar o preço no Brasil, por acumulação das safras, e recolocavam em alta, por escassez, o preço na Europa. Nestas circunstâncias, de lucros anormais, reveladores de um retorno a uma deficiente integração dos mercados, o circuito reanimou-se e a "ineficiência económica" do transporte, se traduzida em taxas elevadas, suscitaria respostas criativas. Fica, assim, lançado o problema do lugar do transporte no alargamento ou manutenção da cultura do açúcar na colónia brasileira, um dos veios a explorar no presente capítulo.

Outros autores abordaram de modo diverso a economia do transporte, querendo indagar se o investimento no sector seria lucrativo. As expectativas optimistas poderiam sustentar um negócio que, pela rentabilidade, continuaria a mobilizar recursos, pese embora a ineficiência técnica do sector, decorrente ou não de contextos políticos pouco favoráveis a uma armação sem custos de artilharia. As conclusões são dissonantes, mas insistem na promiscuidade do tráfico e tráfego para níveis de rentabilidade plausíveis. A taxa de frete serve nestas perspectivas de trabalho para ser ponderada sobre custos de armação. O confronto dos montantes colectados numa expedição com o valor do navio induziu alguns historiadores a julgar a actividade lucrativa, em especial nos trajectos de longa distância[659]. Contudo, estudos de caso mais sistemáticos, versando rotas circunscritas ao Atlântico, acusariam antes as modestas taxas de rentabilidade, porque frequentes as situações em que as receitas não cobririam as despesas[660]. Prometendo parcos rendimentos ou ameaçando prejuízo, assiste-se pela Europa fora à multiplicação de efectivos navais e à

[659] - M. Torjo Tadic, " Le Port de Raguse et sa Flote au XVI Siècle", Mollat, M. (ed.), *Le Navire et l'Économie Maritime du Moyen-Âge au XVIII ème Siècle, principalement en Méditerranée. Travaux du deuxième colloque d'Histoire Maritime, mai 1957,* Paris, 1958, p.17.

[660] - Jacques Bernard, *Navires et Gens de Mer à Bordeaux (vers 1400-1550)*, vol. II, Paris, 1968, p. 605-611.

assim o papel das escalas e o tempo desperdiçado em porto. Respiga-se, ainda, aqui e ali, elementos passíveis de retratar as despesas com a tripulação: rações a bordo, número de homens a contratar, formas de pagamento.

2- A organização do transporte: a celebração de um contrato

A explosão da cultura do açúcar no Brasil, na verdade, todo o processo de construção do Atlântico como uma encruzilhada de rotas a unir três massas continentais pôs em movimento largas centenas de navios. Até à constituição da Companhia Geral, salvo aqueles episódios em que o Estado anteviu os benefícios de uma navegação em frota, as comunicações concretizaram-se num constante vai-e-vem de unidades de diferente morfologia, entregues à sua sorte, não constrangidas por outras obrigações além daquelas estabelecidas por um contrato entre mercadores e armadores. Contrariamente ao que sucedia no Índico, onde as monções pautavam as partidas de Lisboa, para se dobrar o Cabo da Boa Esperança antes do final de Julho, o Atlântico meridional tinha condições de navegabilidade pouco caprichosas, flexibilizando bastante o calendário das viagens. A travessia, em ambos os sentidos, realizava-se ao longo de todo a ano, ainda que o ideal fosse desaferrar durante o inverno boreal (entre Outubro e Março) para escapar às maiores calmarias equatoriais e encurtar a distância em tempo[665].

A abundância ou escassez de embarcações constituía, assim, o principal constrangimento dos comerciantes interessados no Brasil, exigindo canais próprios de acesso à informação necessária. Embora pouco se saiba sobre os espaços de sociabilidade popular nos séculos XVI e XVII em Portugal, é de supor que a passagem por tabernas e estalagens, centros de convívio, locais de jogo e de patifarias várias, fosse, havia muito, um dos centros de divulgação de notícias sobre o tráfego portuário, funções que mais tarde seriam apropriadas pelos cafés, quer em Lisboa[666], quer em

---

[665] - Max Justo Guedes, "O Condicionalismo Físico do Atlântico e a Navegação à Vela", *História Naval Brasileira*, vol. I, Tomo I, Rio de Janeiro, 1975, p. 130-131, Mauro, F., *Le Portugal, le Brésil...*, p.81.

[666] - David Justino, *História da Bolsa de Lisboa*, Lisboa, 1994, p.1-10, 53-55, citado em Jorge Viana Pedreira, *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)...*, p.392.

Bristol ou Londres, onde, nas paredes do Lloyd's, adornadas de anúncios, os frequentadores procuravam a informação[667]. A busca de notícias obrigaria, ainda, à circulação por certas ruas das cidades portuárias, outro dos espaços fundamentais de sociabilidade. Conversas e cumprimentos exteriorizavam as relações, mau grado certos gestos cordiais, como retirar o chapéu, fossem depois perversamente denunciados em depoimentos inquisitoriais. Em Lisboa, a sede dos corretores de fretes e a concentração de lojas de grandes mercadores fizeram da Rua Nova, nas traseiras do Terreiro do Paço, ali ao Pelourinho Velho, o centro de decisão de negócios, de regulação das trocas, juntando-se "à compita, todos os dias, comerciantes de quase todas as partes, com extraordinária concorrência de gente, por causa das facilidades que o comércio e o porto oferecem"[668]. A "praça" era a Rua Nova, onde se sabia em quanto andavam os juros do crédito a risco[669]. Um equipamento urbano, uma rua de casas de vários sobrados, cobiçado pelos estrangeiros, a que conseguiriam deitar a mão na década de trinta, após a saída em massa dos mais opulentos da cidade, segundo as queixas da Câmara ao Rei.

Armadores e negociantes por lá se cruzariam, no ensejo de programar uma viagem ao Brasil. A forma da redacção de um contrato de fretamento sugere a prévia determinação do mestre nos destinos a dar ao navio, parecendo impor as regras a quem o quisesse seguir, prática, decerto, mais corrente nas conjunturas em que os carregadores pouco intervinham na armação[670]. O mestre do Nossa Sra da Conceição terá anunciado publicamente em Viana "que elle fretava desta villa para a dita Bahia a todas as pessoas que no dito navio quizerem carregar a razão de 5 600 rs por tonelada, dentro de vynte dias"[671].

---

[667] - Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping...*, p.164.

[668] - Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*, tradução do latim e edição de José da Felicidade Alves, Lisboa, 1988, p.54.

[669] - Na concentração das casas dos grandes comerciantes, paredes meias com a sede de corretagem (vide capítulo I), a Rua Nova concretiza essa imagem de Daniel Roche de "um lugar privilegiado da economia moral, aquele em que os responsáveis da polícia velam pelos preços e controlam os movimentos dos especuladores", *História das Coisas Banais*, Lisboa, Teorema, 1998, p.59. Ferreira Borges certificaria ser nesta rua que os negociantes de Lisboa faziam sua praça, mas o costume desapareceria no século XIX, pois nessa altura "quasi todas as praças são cobertas e abrigadas", em José Ferreira Borges, *Das Fontes, Especialidades e Excelencia da Administração Comercial segundo o Código Comercial Portuguez*, Porto, 1835, p. X.

[670] - Ver capítulo V.

[671] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p. 49.

O esforço seguinte seria reunir um número de mercadores capaz de preencher o porte útil da embarcação, se não na totalidade, pelo menos numa quantidade remuneradora das despesas. Chegar a certos mercadores da praça poderia ser duplamente vantajoso, ora porque dominariam transacções volumosas, sendo quase certa a sua necessidade de transporte, ora porque agiriam como testas de ferro de outros menos assíduos ou menos presentes. Os corretores de fretes e de mercadorias ajudariam a estabelecer esses contactos. Não raro se apresentaram diante de notário apenas uns quantos elementos de um conjunto de carregadores, ficando os ausentes de outorgar a escritura, dias mais tarde, através do que o tabelião designava por "*termos*", passando a estar "junto ao estromento" e tão válidos como se "incorporados no dito fretamento". Entre quatro fretadores, só assinaram no dia da elaboração da escritura o mestre e Diogo Nunes d'Évora, mercador que, sem carecer de uma procuração dos demais, negociou a viagem e declarou as quantidades garantidas por si e pelos outros três[672]. Actuação parecida teve certa vez Miguel Dias (Santiago?), em 1618 no Porto, dizendo-se na escritura que o mestre da nau Nossa Sra da Boa Viagem a "tem toda carregada com carga de Miguel Dias por sy e per outros mercadores", aqui omitidos e que nem foram identificados por "termos" de outorga[673]. Grupos extensos, embora cada elemento solicitasse pequenas tonelagens de frete, não embaraçavam a organização relativamente célere de uma viagem. Doze mercadores, em 1601, fretaram a caravela Santo António graças à intervenção de apenas três. Os outros, subscreveram o contrato, por termos de outorga nos dias seguintes[674]. Noutro caso, datado de 9 de Dezembro de 1605, estando envolvidos nove comerciantes de Lisboa, ratificaram nesse dia apenas quatro deles, entre os quais Diogo Rodrigues de Lisboa e o mestre[675]. O negociante do Porto Domingos Lopes Vitória prometeu toda a carga de ida de uma nau e, a que faltasse, daria "por outros mercadores desta cidade"[676]. André da Fonseca, em 1622, activo nas reexportações de açúcar para Ruão, onde se encontrava António de Cáceres, carregou 500 caixas "por si e pellas pessoas

---

[672] - AHDL, *C.11*, C.8, L.30, fl.13, contrato de 8 de Outubro de 1596.
[673] - AHDP, PO2, L.48, fl. 150, contrato de 19 de Abril de 1618.
[674] - AHDL, C.9^{A}, C.1, L.4, fl. 66.
[675] - AHDL, C.11, C.21, L.80, fl. 68.
[676] - AHDP, PO2, L.43, fl. 113.

que lhe derão comissão para fazer o dito fretamento que estão assinadas em hum papel" em seu poder[677]. Extractos de acordos entre armadores e certos comerciantes de renome nas praças de Lisboa e Porto que descobrem o papel valioso destes contactos para o mestre, protegendo-se assim das demoras decorrentes de um encontro presencial com todos os intervenientes. Por outro lado, topam-se as solidariedades tecidas no seio do grupo mercantil, muitas de natureza familiar, apelando à participação conjunta na organização da viagem. Alguns obrigavam-se a carregar uma quantidade não individualizada de mercadorias: Diogo Nunes d'Évora e António Rodrigues da Veiga garantiram 15,5 toneladas, não sendo indicado quanto cabia a cada um, parecendo entrarem no contrato em companhia, ao lado de outros que participam como pessoas singulares[678].

Estes grupos favoreceriam a outro nível o negócio do mestre, ao designarem um consignatário comum nos portos de escala, o que, porventura, aceleraria o tempo de carga. Sete grandes mercadores de Lisboa - Paulo Pina, Tomás Pinel, António Dias Tinoco, Manuel Fernandes Antunes, Fernão Ximenes, Gaspar Ximenes e João Moreno - fretaram a caravela de João Rodrigues, de Sesimbra, para uma viagem a Pernambuco com escala em Tenerife e regresso por Viana, em 11 de Janeiro de 1600. Todos tinham Ventura de Frias (Salazar) como agente nas Canárias. Sete carregamentos "à formiga", como diria o autor do relatório de 1612 sobre o Estado do Brasil, diluíam-se nessa polarização da rede num único correspondente que, desta forma, actuava como alguém disposto a fretar, numa assentada, 41 toneladas do navio[679].

Nem sempre o núcleo de carregadores por navio seria tão extenso, havendo quem não temesse fretar "ao través", isto é, na totalidade do porte útil (quadro XXX-a). Mas a prática de apenas alguns agirem em nome de outros, mantidos na sombra, reduz ficcionalmente o grupo de carregadores por contrato. Numa ocasião, que se deseja singular, o tabelião preocupou-se em abreviar a escritura e confessou que as demais cargas, além das relativas a três agentes, *não nomeava "por serem muitos"*[680]. Excessivo

---

[677] - AHDL, C.9[A], C:21, L.92, fl. 123.
[678] - AHDL, C.11, C.11, L.40, fl. 89v°.
[679] - AHDL, C.9[A], C.1, L.1, fl.5.
[680] - AHDL, C.11, C.29, L.108, fl. 21, contrato de 26 de Abril de 1611, para uma viagem sem regresso previsto a Pernambuco.

trabalho. Muita escrita para a cobrança de 44 réis (mais 37 réis se as partes pedissem a nota), quantia prevista na lei para as escrituras mais extensas, de uma "meia folha de ambas as bandas, de vinte regras e em cada regra trinta letras"[681]. Reparos necessários para julgar com cautela a estatística do número de carregadores por navio como um reflexo da sensibilidade dos mercadores à dispersão do risco (quadro XXX - b). Os resultados merecem, contudo, alguns comentários.

Quadro XXX- a1

Nº de fretadores por contrato
(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima tonelagem	Observações
1580	25	1	70	
1580	26	1	50	
1580	24	5	85	
1585	29	1	20	
1585	5	2	8	
1586	31	4	55	
1586	32	7	56	
1586	30	10	64	
1587	33	2	?	n.esp.
1587	2	9	111	
1588	34	1	45	
1588	38	2	40	
1588	35	5	60	
1588	36	8	85	
1589	37	8	46	
1590	39	1	?	n.esp.
1590	42	5	62	
1590	40	11	132	
1591	41	11	54	
1591	44	11	52	
1592	50	4	25	
1592	52	7	47	
1592	46	11	67	
1592	49	15	75	
1592	47	18	108	
1593	53	1	30	
1593	45	3	17	
1593	54	8	72	
1594	58	1	20	
1594	56	5	24	
1594	57	5	20	

[681] - *Ordenações Filipinas*, Título LXXVIII, "Dos tabeliães das Notas".

Quadro XXX- a2

Nº de fretadores por contrato

(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima Tonelagem	Observações
1594	55	8	38	
1595	63	1	18	
1595	246	1	?	n.esp.
1596	59	3	26	
1596	62	3	45	
1596	60	5	41	
1596	61	6	19	
1596	7	9	66	
1596	247	11	34	
1598	65	2	30	
1598	67	7	33	
1598	68	10	31	
1598	69	12	33	
1599	72	1	25	
1599	73	1	35	
1599	74	6	33	
1599	70	9	26	
1599	75	11	41	
1600	250	1	35	
1600	249	1	40	
1600	245	1	?	n.esp.
1600	79	3	50	
1600	81	5	28	
1600	80	6	20	
1600	76	7	30	
1600	77	7	40	
1600	251	13	48	
1601	84	1	30	
1601	78	11	34	
1601	83	13	34.5	
1602	252	1	15	
1602	89	1	35	
1602	92	1	35	
1602	95	1	40	
1602	96	1	20	
1602	85	2	26	
1602	90	2	35	
1602	94	2	20	
1602	86	5	38	
1602	93	7	29	
1602	87	8	40	
1602	88	8	37	
1602	91	11	39	

Quadro XXX- a3

Nº de fretadores por contrato

(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima tonelagem	Observações
1603	97	2	62.5	
1603	254	4	37	
1603	101	6	23	
1604	102	2	20	
1604	104	2	11	
1604	106	2	20	
1604	103	3	40	
1604	105	7	21	
1604	98	8	15	
1604	99	8	46	
1604	107	8	23	
1604	111	14	41	
1605	108	1	30	
1605	112	1	30	
1605	264	1	10	
1605	266	2	20	
1605	261	6	44	
1605	106	7	21	
1605	267	7	41	
1605	268	7	29.5	
1605	265	8	29	
1605	109	9	32	
1605	262	9	33	
1606	110	1	40	
1606	263	1	20	
1606	269	1	50	
1606	271	1	?	n.esp.
1606	113	2	60	
1606	272	2	16	
1606	270	6	8	
1607	115	1	40	
1607	274	1	?	n.esp.
1607	275	1	25	
1607	278	1	16	
1607	114	2	50	
1607	276	2	25	
1607	273	5	30	
1607	277	5	60	
1608	116	1	60	
1608	122	1	16	
1609	120	1	?	ao través
1609	276	1	11	

Quadro XXX- a4

Nº de fretadores por contrato

(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima tonelagem	Observações
1609	282	1	20	
1609	283	1	20	
1609	285	1	20	
1609	117	2	40	
1609	280	2	?	pau brasil
1609	284	4	40	
1609	119	5	25	
1609	118	8	34.5	
1610	121	1	30	
1610	124	1	25	
1610	286	4	42	
1610	123	12	38	
1611	124	1	20	
1611	134	1	50	
1611	289	1	20	
1611	288	1	25	
1611	125	3	13	
1611	127	4	150	
1612	126	1	12	
1612	128	1	40	
1612	294	1	40	
1612	297	1	40	
1612	129	2	14	
1612	130	2	10	
1612	291	2	?	pau brasil
1612	293	2	50	
1612	300	2	65	
1612	292	3	12	
1612	296	3	35	
1612	298	3	?	Procedido da venda
1612	299	3	40	
1612	295	5	33	
1613	126	1	35	
1613	304	1	10	
1613	301	2	34	
1613	303	11	39	
1614	133	1	40	
1614	135	1	30	
1614	315	1	50	
1614	136	2	50	
1614	311	2	30	
1614	318	2	10	
1614	314	3	45	

Quadro XXX- a5

Nº de fretadores por contrato

(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima tonelagem	Observações
1614	316	3	25	
1614	313	8	48	
1615	141	1	45	
1615	322	1	?	n.esp.
1615	323	1	23	
1615	325	1	20	
1615	137	2	50	
1615	289	2	30	
1615	321	2	30	
1615	326	2	?	ao través
1615	324	3	40	
1615	327	6	32	
1616	142	1	50	
1616	332	1	40	
1616	333	1	40	
1616	138	2	65	
1616	140	11	64.5	
1617	332	1	50	
1617	138	2	10	
1617	334	2	60	
1617	337	2	13	
1617	335	3	18	
1617	342	4	?	n.esp.
1618	146	1	?	ao través
1618	347	1	?	n.esp.
1618	144	2	65	
1619	349	1	10	
1619	145	2	83	
1620	146	1	?	ao través
1620	147	1	133	
1620	148	1	40	
1620	149	1	66.6	
1620	355	1	25	
1620	357	3	40	
1621	150	1	50	
1621	360	1	50	
1621	362	1	50	
1621	361	2	?	ao través
1621	363	2	200	
1623	155	1	33.3	
1623	368	1	60	
1623	156	2	60	
1623	157	2	60	
1623	159	2	20	

Quadro XXX- a6

Nº de fretadores por contrato
(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima Tonelagem	Observações
1624	378	1	?	ao través
1624	379	1	65	
1624	13	1	100	
1624	160	2	40	
1624	3181	2	100	
1624	145	2	47	
1624	162	4	49.5	
1625	165	1	65	
1625	172	2	50	
1625	173	2	33.3	
1626	167	1	130	
1626	171	1	50	
1626	382	1	23.3	
1626	168	2	33.3	
1626	169	2	26.6	
1626	173	2	16.6	
1626	12	2	16.6	
1626	166	3	116.6	
1626	11	3	56.5	
1626	313	4	30	
1627	177	1	3.3	
1627	178	1	3.3	
1627	181	1	16.6	
1627	182	1	6.6	
1627	184	1	?	praça 1/8
1627	386	1	25	
1627	387	1	100	
1627	388	1	?	aplicação de dividendos de uma fracção
1627	389	1	66.6	
1627	390	1	13.3	
1627	176	2	7.3	
1627	179	2	?	ao través
1627	180	2	25	
1627	385	2	116.6	
1627	393	2	53	
1627	384	4	36.4	
1627	391	7	76.2	
1628	187	1	?	praça 1/3
1628	191	1	7.5	
1628	193	1	?	ao través
1628	194	1	6.6	
1628	195	1	66.6	
1628	197	1	50	

Quadro XXX- a7

Nº de fretadores por contrato

(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima Tonelagem	Observações
1628	199	1	75	
1628	394	1	83.3	
1628	380	1	50	
1628	397	1	?	uso de fracções
1628	400	1	83.3	
1628	402	1	43.3	
1628	410	1	40	
1628	415	1	100	
1628	418	1	?	uso de fracções
1628	186	2	?	ao través
1628	188	2	?	ao través
1628	189	2	?	ao través
1628	192	2	50	
1628	200	2	30	
1628	411	2	53.2	
1628	198	3	33.3	
1628	398	3	34.8	
1628	408	3	56.5	
1628	409	3	76.6	
1628	185	4	?	Obrigação de praça
1628	392	4	?	uso de fracções
1628	399	4	128.5	
1628	403	4	163.3	
1628	405	4	?	uso de fracções
1628	416	5	83	
1628	396	6	120	
1629	419	1	16.6	
1630	202	1	?	ao través
1630	200	2	30	
1630	201	2	115	
1631	205	1	?	ao través
1631	423	1	33.3	
1631	425	2	?	uso de fracções
1632	204	1	50	
1632	426	1	?	uso de fracções
1633	429	1	20	
1633	430	1	10	
1633	438	1	100	
1633	439	1	?	uso de fracções
1633	435	2	30	
1634	444	1	?	uso de fracções
1634	445	1	83.3	
1634	443	2	17	
1634	442	5	?	uso de fracções

Quadro XXX- a8

Nº de fretadores por contrato
(Universo: contratos de fretamento incluídos na análise do tráfego)

Ano	Cod. navio	Nº de fretadores	Máxima Tonelagem	Observações
1635	447	1	?	uso de fracções
1636	449	1	66.6	
1637	453	1	?	
1638	208	1	?	ao través
1638	455	1	26.6	
1638	457	1	65	
1638	454	3	33.5	
1639	210	1	83.3	
1639	211	1	40	
1639	459	1	?	uso de fracções
1639	213	6	60	
1639	209	7	40	
1640	217	2	300	

QUADRO XXX- b

Dispersão de carga

Período	Nº de Fretadores (intervalos)	Nºobs	Intervalos em %	Tonelagem Média por intervalo	Nº fretadores com tonelada de frete conhecida	Tonelagem média Por fretador
1580-1601	1	15	24,5	34,8	12	34,8
	2 a 4	10	16,3	32,8	26	11,3
	5 a 9	22	36	47,3	147	7,8
	10 a 14	12	20	52	135	4,6
	15 a 19	2	3,2	91,5	33	5,5
	total	61				
1602-1614	1	38	38	29,1	35	29,1
	2 a 4	35	35	35,8	79	14,5
	5 a 9	24	24	32,1	160	4,6
	10 a 14	4	4	39,2	48	3,2
	15 a 19	0	0	0	0	0
	total	100				
1615-1623	1	21	50	46,2	17	46,2
	2 a 4	19	45,2	52,7	35	24,1
	5 a 9	1	2,4	32	6	5,3
	10 a 14	1	2,4	64,5	11	5,8
	15 a 19	0	0	0	0	0
	total	42				
1624-1640	1	53	53	50,4	37	50,4
	2 a 4	41	41	60,7	33	24,1
	5 a 9	6	6	175,8	31	12,2
	10 a 14	0	0	0	0	0
	15 a 19	0	0	0	0	0
	total	100				

O período de 1580-1601 é o que menos foge ao previsível, pois mais de 50% dos contratos envolveram conjuntos iguais ou superiores a cinco elementos, antevendo-se a importância da dispersão do risco para o carregador. A maioria dos mercadores, quando negociava um contrato, não pretenderia ocupar mais do que 4,6 a 7,8 toneladas e apenas 12 se abalançaram, isoladamente, a 34,8 toneladas. Nesta época, o costume de "carregar à formiga" agradaria a ambas as partes contratantes, pois a disseminação da carga - interessante para o fretador - prometia um melhor aproveitamento dos espaços disponíveis para locação - factor favorável ao armador - reconhecendo-se uma progressão da tonelagem segundo os escalões concebidos, atingindo-se uma média de 91,5 toneladas quando o conjunto ultrapassou os 14 elementos. Uma observação na diacronia desvenda alterações dignas de nota. Se, em 1602-1614, os grupos com mais de 4 indivíduos compõem 24% dos contratos, são agora preponderantes as pequenas associações, de 2-4, e 35 operadores sustentam por sua única conta uma viagem. Surpreende-se alguma concentração, mas ainda persistem 208 carregamentos respeitantes a pequenas quantidades, entre 3,2 e 4,6 toneladas. A tendência acentua-se no período seguinte, apesar do triângulo Ilhas-Cabo de São Vicente- Norte de África estar tomado pela pirataria mourisca. As cautelas acima advertidas, sobre os possíveis enviesamentos da documentação, têm fundamento, sobretudo porque os anos da guerra no Brasil não interromperam essa tendência. Avolumam-se inesperadamente os casos remissíveis a um mercador e parece estar esquecida a possibilidade de dispersar a carga, quando um terço dos carregamentos prevêem quantidades inéditas, na ordem das 50 toneladas. Culpa da fonte ou efeitos da escassez relativa de oferta de serviços sentida neste período?

A dispersão pedia uma ampla disponibilidade de espaços. Se havia interesse em traficar e se não abundavam as unidades atracadas no cais, a solução passaria por arriscar. Por outro lado, muitos dos casos posteriores a 1624 reportam-se a contratos designados de "obrigações de dar praça"[682], não raro celebrados individualmente com apenas um dos investidores na armação, que assim adquiria uma fracção no navio para garantir um espaço necessário à trazida de açúcar, o que sobreavalia o primeiro

[682] - Ver capítulo V.

intervalo. Não cabe, no entanto, duvidar do aumento das quantidades por carregamento, se 1/8, a fracção mais procurada, permitia o transporte de 36 a 60 caixas[683]. Cada carregamento rondaria, então, 12 a 20 toneladas, quantias raramente apanhadas nos anos de 1580 a 1601. É também de desconfiar da multiplicação de fretamentos ao través. A escassez da oferta de navios convidaria a práticas de sublocação. Donde, a pulverização da carga, contribuindo para alargar o grupo dos fretadores por navio, estaria dependente dos contextos militares e das conjunturas do mercado de serviços de transporte. Os anos de maior expansão da cultura do açúcar, contando com a navegação de unidades estrangeiras ao lado das portuguesas, viabilizariam estratégias dessa natureza. Depois, a paz com a Inglaterra e França, bem como as Tréguas com os Estados Gerais, deram entrada a pequenos veleiros. Tendo-se mantido a dispersão como regra, já os núcleos extensos de fretadores, de 10-14 elementos, parecem incapazes de garantir uma tonelagem de frete global equiparável à que os mesmos conjuntos prometiam entre 1580 e 1601, também porque os navios em trânsito teriam menor calado. O costume de carregar à formiga, chamando as caravelas, trazia resultados menos brilhantes, acentuando a subutilização dos navios, tal como o autor do relatório do Estado do Brasil em 1612 bem denunciaria. A tendência para a concentração, visível desde 1615, não foi travada na época da guerra, posterior a 1624, pois os recorrentes desajustamentos da oferta de serviços opunham-se ao retorno dos pequenos carregamentos vulgares em períodos menos conturbados.

Fosse para satisfazer uma multidão, fosse para apenas um ou dois agentes mercantis, o aluguer de um espaço sob coberta raramente dispensava uma qualquer versão escrita dos compromissos mútuos. As ligações aos grandes da praça revestir-se-iam de inegáveis vantagens, não sendo preciso aguardar pela presença de todas as partes para ir ao Paço dos Tabeliães. O tempo parece um factor importante, suspeitando-se da urgência da execução escrita do acordo. Contíguo à Rua Nova, junto ao Pelourinho Velho, conta Damião de Gois que se encontravam umas bancadas onde se sentavam muitos homens a fazer a vez de "notários ou tabeliães", rascunhando todas as mensagens "*imediatamente e no mesmo lugar* em folhas de papel que entregam aos requerentes, recebendo a paga

[683] - Máximo encontrado, para 1/8 de Sebastião Pacheco, AHDP, PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 59v°., contrato de 4 de Abril de 1628.

conforme o assunto"[684]. A cidade promovia a cultura escrita e os dezoito ofícios de tabeliães pecariam pela lentidão posta em evidência no elogio ao despacho destes escribas. Vias alternativas para registar um acordo, quando, em cima do acontecimento, a céu aberto, não era simples alcançar papel, pena e tinta, adereços dos escritórios das casas mercantis. Ficou encadernado num livro de notas de um dos tabeliães de Lisboa uma amostra desses papéis de foro privado, oficializado posteriormente com o sinal público. Circunstâncias fortuitas terão levado as partes a julgar previdente transformá-lo em nota ou então, por qualquer razão, ficou apenas este junto da escritura, sendo de supor que muitos dos contratos tivessem o suporte prévio de semelhantes documentos.

Redigido na primeira pessoa do plural, contem todas as informações relevantes de um fretamento: padrão da viagem, taxas de frete, créditos acordados e quantidades fretadas. O restante fraseado da lavra do tabelião limita-se a introduzir as cláusulas gerais, tipificadas pela jurisprudência e indiferentes ao interesse particular das partes. Começa o papel por uma declaração dos "aBaixo asinados, todos Moradores nesta cidade de lixboa" que se dizem "comsertados Com o dito Mestre gregorio diniz que nos freta hum navjo por nome Santa Caterina que tem no Ryo desta cidade pera a baja de todos os santos direitamente sem fazer escala alguma em companhia das naos da Jndia o qual se faz da maneira seguinte". Explicita-se a taxa de frete de ida e vinda e os créditos avançados pelos fretadores, a descontar nos fretes. As quantidades são depois assentadas individualmente, com distintas caligrafias, percebendo-se que foram redigidas por cada um dos mercadores, sendo o autor da declaração colectiva o mesmo que executa o primeiro registo de quantidades fretadas: "Meto nesta Navjo que deos salue seis toneladas de vinda e outras tantas de jda que darão la pero teixeira ou denis bravo. lixboa 5 de janeiro 1591". Assina. Vem o segundo item, com nova caligrafia: "tomo neste nauio que nosso senhor salue hoito toneladas de hida e vinda que na baja dara francisco gil as quais sera o mesmo obrigado a tomar. em lixboa 5 de janeiro de 1591" e assina. Seguem-se mais sete compromissos, datados de 6 e 7 de Janeiro[685]. Ao todo, nove mercadores viriam mais tarde outorgar um contrato de fretamento, uma carta-partida, que reproduzia, com a linguagem padronizada familiar a juristas, o averbado num "conhecimento

[684] - Damião de Góis, *Ob. Cit.*, p. 54.
[685] - Documento em apêndice no AHDL, C.7^{A}, C.20, L.6.

de carga"[686], redigido na primeira pessoa, da autoria do mestre, ou em documentos parecidos ao supracitado. O tabelião transformava esses papéis privados numa escritura, em concordância com o que fora negociado entre as partes, mas observando, para as cláusulas gerais, as regras tabeliónicas[687].

As componentes variáveis de um contrato residem, assim, no padrão da viagem, nos tempos em porto para a estiva, na identidade das partes e nas maquias a desembolsar, directamente relacionadas com vários itens: quantidade de carga e taxas acertadas (de frete e de avarias); pagamentos vários ligados a despesas com a tripulação, seja porque se previam indemnizações por cada dia de atraso, seja porque se previam honorários, as "avantagens", do piloto ou do mestre, seja ainda porque se acertava o contrato atendendo a créditos concedidos como avanço sobre os fretes, para fornecer o navio de vitualhas. Quando previsto pagamento de moras, a tanto por dia, existe uma forte probabilidade de aí se encontrar uma informação fundamental para cálculo de despesas diárias do armador. Noutras situações, maioritárias, a penalização pelo desrespeito de prazos dava direito ao armador romper o acordo, ou vir "de vazio", exigindo, da mesma forma, os fretes de retorno. Para o observador contemporâneo, a cláusula de leitura menos linear prende-se com um dos tópicos decisivos da economia do transporte: o significado das taxas.

Ficou esclarecido num capítulo anterior o que entendiam os agentes por uma tonelada de frete. Reportava-se a um espaço que, no século XVI, era medido por arcos de pipas e de tonéis, estes com 1m de diâmetro máximo e 1,5m de comprimento. Neste espaço cabiam duas pipas de vinho ou 54 arrobas de açúcar. Num caso existia uma relação volumétrica, noutro uma relação de densidade. Cinquenta e quatro arrobas de açúcar seriam embaladas em 4-5 caixas de 10-12 arrobas, ou 3 caixas 18-20 arrobas. Nos primeiros quarenta anos do período em estudo, grosso modo até 1615-1617, não haveria grande dúvida para os operadores em utilizar a tonelada como conceito norteador das despesas. A discrepância entre contentores e as ditas, sempre, 54 arrobas, não seriam notáveis. Donde, cada um

---

[686] - José da Silva Lisboa, *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha.*, Lisboa, 1806, Tratado VI, Cap. XI, p. 35. Para um exemplo de um "conhecimento de carga", ver Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p.58.

[687] - Contratos de fretamento celebrados noutros contextos portuários ibéricos certificam ser dos tipos de escritura com menor variação regional. Obedece a um padrão geral que respeita cada um daqueles itens, Elisa Torres Santana, *El Comercio de las Canarias Orientales...*, p.87-98.

daqueles mercadores que assinaram o papel de compromisso de carga, ao dizerem "meto x toneladas", entenderiam serem tantas caixas quanto as que coubessem num espaço de 1,5 m3, não ultrapassando em muito as 54 arrobas do produto por tonelada, sob pena de ficar em causa a capacidade de flutuação do navio. Pelo tipo de carga no trajecto de ida e de volta, apercebem-se as reconversões possíveis para um dado espaço. Quatrocentas pipas de vinho, perfazendo 200 toneladas de frete, volumetricamente ponderadas, dariam lugar a 400 caixas, isto é, a cerca de 133 toneladas de frete, tomadas em 54 arrobas. Diferença importante para compreender em que medida a tonelagem de frete de açúcar, pela densidade da mercadoria, subestimava os espaços do navio, melhor aproveitados com pipas de vinho[688]. Sobre esta tonelada ou sobre as caixas nela compreendidas, ou, ainda, sobre as arrobas, fixava-se um pagamento adicional, da obrigação do mercador, as chamadas "avarias". Não se trata de um imposto, mas sim da reminiscência de um "seguro" que os carregadores faziam ao mestre/ proprietário, responsabilizando-o pela mercadoria, a ser entregue não deteriorada, e que podia cobrir despesas miúdas com a entrada e saída dos portos. Nos seus fundamentos europeus, a avaria não entraria exactamente no monte geral das receitas dos armadores, mas nas rotas do açúcar tiveram essa função, podendo ser aplicadas em açúcar a favor do proprietário / armador[689].

Após dispensar atenção a estas cláusulas, mercê de antecipado entendimento entre as partes, o tabelião acrescentava outras obrigações mútuas, não passíveis de negociação, porque estabelecidas por princípios gerais de direito marítimo. O mestre daria o navio estanque de quilha e costado, bem aparelhado; os fretadores cumpririam com as quantidades de carga e com os pagamentos acordados. Como garante dos compromissos, declarava-se a hipoteca dos respectivos capitais: o navio e fretes, para o armador, as mercadorias e valor equivalente para os carregadores. Enunciava ainda o notário as instâncias de apelo em caso de litígio, trechos sensíveis às mutações do enquadramento institucional do grupo mercantil.

Duas grandes inovações institucionais foram introduzidas por Filipe II na administração portuguesa: a criação do Conselho da Fazenda e o consulado mercantil, um tribunal próprio para a resolução do contencioso

---

[688] - AHDP, PO2, L. 60, fl. 103. Contrato de 19 de Julho de 1621.

[689] - Adiante se aprofunda o enquadramento jurídico deste pagamento adicional chamado de "avaria".

entre comerciantes[690]. A instituição teria reflexos no erário, uma vez que lhe foi associado um imposto de 3% sobre todas as mercadorias exportadas e importadas, fora da alçada da casa da Índia. Destinava-se o novo tributo a custear as despesas do tribunal e uma armada de defesa da costa. Mas implícita à inovação institucional, de clara inspiração nas suas congéneres castelhanas, estava a consagração de um foro específico ao grupo mercantil, retirando ao Juiz, Provedor ou "Ouvidor" da Alfândega de Lisboa as incumbências jurídicas havia tempo conferidas por regimento manuelino de 24 de Abril de 1520.

Desde D. Manuel que este oficial atendia aos processos "civeis que se movessem entre quasquer pessoas nacionaes ou estrangeiras sobre mercadorias, pagamentos, entregas dellas, assim como por causa de avarias, fretes de navios e soldadas dos tripulantes, salvo se as mercadorias viessem de Guiné, India ou Brasil porque seria então juiz competente os da Casa da Guiné e Índia"[691]. Até Filipe II, não sendo o Brasil uma colónia assiduamente visitada pelos navios portugueses, os litígios eram resolvidos na Casa da Índia.

Criado por alvará de 1592, o consulado obteria regimento em 1594, esclarecendo o seu preâmbulo que estaria em projecto desde o Cardeal D. Henrique, pela muita necessidade de dar despacho aos problemas entre mercadores, exacerbados pelos efeitos da pirataria e corso[692]. A dilação era contrária aos intentos da classe e cabia ao monarca zelar pelo bem dos seus súbditos. O tribunal, com pessoal autónomo e independente de outros organismos do Estado, era constituído por um juiz de apelação, um prior, dois cônsules, um letrado, quatro conselheiros, um escrivão da *mesa* do consulado, um porteiro, um visitador do mar, um tesoureiro, um feitor de mantimentos e munições (para a armada de defesa), um meirinho, um porteiro de audiências e um escrivão de processos. O recrutamento deste pessoal está indicado no regimento, percebendo-se que os cargos de prior, cônsules e conselheiros eram eleitos anualmente. A 2 de Janeiro de cada ano apregoava-se "na Rua Nova ou onde houver o concurso de mercadores como agora há na Rua Nova e na Casa da Índia e Alfândega para que as duas horas da tarde se reunam todos os mercadores naturaes e

---

690 - Fernando-Jesus Bouza Alvarez, *Portugal en la Monarquia Hispanica, 1580-1640. Felipe II, las Cortes de Tomar y la Genesis del Portugal Catolico*, vol. II, Madrid, 1987, p. 689.

691 - Francisco Salles Lencastre, *Tratado das Alfândegas em Portugal*, tomo I, Lisboa, 1886, p. 201.

692 - BNL, Res. 250, nº 19. Extractos publicados em José Ferreira Borges, *Ob. Cit.*, Apêndice II, pp. 39-63.

estrangeiros no consulado para elegerem trinta membros que constituirão um colegio eleitoral" para a escolha dos oficiais a prover naqueles cargos que, depois, nomeariam todos os restantes. Para serem cumpridos tais procedimentos, deveria haver no consulado uma *matrícula* de todos os comerciantes, não abrangendo oficiais mecânicos nem mercadores de tenda, excepto os de "seda, pannos e mercenaria". O acto da matrícula, indispensável para usufruto das regalias do tribunal, obrigava à despesa de 100 réis.

São perceptíveis as similitudes da instituição com essa outra, corporativa, que enformava os oficios mecânicos e que invadia o universo das irmandades ou confrarias. A matrícula, a eleição e o regimento davam à ocupação mercantil o suporte jurídico em falta nas respectivas associações de solidariedade, essenciais à representação pública do oficio, como fossem as confrarias do Espírito Santo e de S. Francisco, cujas pendências tinham estado na alçada do Juiz da Alfândega[693]. Aliás, até que estivessem disponíveis casas próprias para as sessões do tribunal – "para a Meza do Negocio", como se diz no regimento – previstas para a zona entre a Casa da Misericórdia até à porta do Corpo Santo, o expediente teria lugar junto da Igreja do Espírito Santo da Pedreira, da invocação de uma das confrarias dos comerciantes[694]. O capítulo 7 constitui o consulado como tribunal único, responsável pelas "cousas entre mercadores e seus feitores e todas as cousas tocantes e dependentes da mercancia, trato e comercio de mercador a mercador, assim de compras como de vendas e assim das dividas que penderem sobre cambios e modo em que devem correr os seguros que se fazem nesta cidade, contas com companhias e assim dos fretamentos de naus e navios que houver e dinheiros que tomarem a cambio sobre casco e frete". Todas as causas seriam apresentadas nas sessões a realizar três vezes por semana. Insiste-se na celeridade da resolução das contendas como o principal fundamento da instituição, para o que seria de toda a conveniência impedir a intromissão dos letrados, "porque não convem nesta materia que sejão admitidos razoados feitos por elles fundados em Direito, por se pertenderem que não haja neste juizo dilaçoens de processos ordinarios, mormente sendo em cauzas correntes e melhor entendidas dos que as professão e vzão que de letrados".

---

[693] - Francisco Salles Lencastre, *Ob. Cit.*, p. 175.
[694] - Cap. 3 do regimento, em José Ferreira Borges, *Ob. Cit.*, p. 40.

Estão por esclarecer as razões que levaram à extinção do tribunal em 1602. Talvez a sua excessiva autonomia relativamente a fontes do direito cível causasse alguma insegurança entre o corpo dos negociantes. Enquanto vigorou o Consulado, os contratos aludem às suas instâncias para eventuais resoluções, com cláusulas do género: "E outorgam que nam comprido tudo pelo como dito he que possam per isso ser citados e demandados nesta cidade perante os corregedores da corte corregedores e juízes do civel dele *prior do consulado* e ouvidor da alfandega e perante as justiças da dita vila de viana", um vez que o porto de regresso decidido neste contrato era a vila do Lima[695]. Não se dispensava a designação de outras instâncias de apelo, parecendo existir algum receio em marginalizar o ouvidor da alfândega ou os juízes do cível. A autonomização do direito mercantil tardava em Portugal e talvez essa desconfiança tenha jogado a sua parte na extinção definitiva do consulado, sem que se terminasse com o imposto que logo lhe fora acoplado. As despesas do tribunal seriam, depois de 1602, inexistentes mas os custos da armada de defesa da costa prevaleciam, mantendo-se um tributo cuja origem estava no interesse da Coroa. De curta história, o consulado de Lisboa não criou um foro específico. Renasciam as figuras do ouvidor da Alfândega e do Juiz da Casa da Índia, como no tempo de D. Manuel, enquanto primeiros interlocutores em causas pendentes entre mercadores e mareantes, embora Nicolau de Oliveira referisse em 1620 que o seu raio de acção estava condicionado a pleitos inferiores a 10 000 réis. Daí para cima "vay a sentença por agravo a Relação e a caza de Supplicação"[696]. Ficariam sendo privativos das causas do comércio até que, por alvará de 13 de Novembro de 1756, foram substituídos pelo Conservador e Fiscal do Comércio.

A intimidade dos oficiais da Alfândega, - juiz, ouvidor ou provedor, como surge citado em documentação do Conselho da Fazenda - com o grupo mercantil seria tal que o Governo dela se aproveitou a fim de sacar informações sobre a chegada de frotas de Pernambuco[697] ou para angariar umas maquias urgentes à armação de uns navios para escoltar a frota do Brasil, inflectida para as Berlengas, ninho de pirataria mourisca. O Conselho da Fazenda chamou à sua presença o Provedor da Alfândega

---

[695] - AHDL, C.11, C.12, L.45, fl. 11, contrato de 1 de setembro de 1599. Para mais exemplos que referem o prior do consulado, contratos entre 1593, 1599 e 1600: C.11, C. 12, L. 45, fl.7; C.9^{A}, C.1, L.1, fl. 1v°; C.11, C.12, L.46, fl. 10v°; C.7^{A}, C.21, L.5, fl. 67.

[696] - Nicolau de Oliveira, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, 2ª ed., 1804, p. 273.

[697] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 35, fl. 165, consulta de 19 de Agosto de 1623.

incumbindo-o de namorar os homens de negócio, dos "que tratão no Brasil", para que se dispusessem a "ajudar a despesa, como outras vezes se fizerão, pello conhecimento que tem dos ditos homens". Não gorou o Conselho grande satisfação, pois o Provedor prontificou-se a responder que "não he officio seu e seu rogo não sera de nenhum effeito e que seria ajuntar a queixa a que tinhão de lhes fazer pagar vinte por cento de açucares que os não valião (estando-se em 1623, plena crise do produto)". O Conselho insistiu, estranhando a renitência do oficial, pois noutras ocasiões servira bem como intermediário para diligências desta qualidade. Se persistisse na recusa, então que enviasse ao Conselho o seu "*rol dos mercadores* que tratão no Brasil" para este órgão central falar directamente com alguns[698]. Em Outubro seguinte, o Provedor da Alfândega já não se esquivou, levando aos homens de negócio a proposta de Estêvão de Brito Freire para a constituição de um comboio e remetendo para o Conselho da Fazenda a recusa do grupo que declararia nesse instante ser-lhe indiferente o negócio do açúcar[699].

O enquadramento institucional intentado com o consulado não resultara, mas a classe mercantil parece ter estado informalmente organizada, infiltrada nos quadros das alfândegas, tendo no Provedor da de Lisboa um veículo possível de comunicação com o Poder Central. Nesse sentido, actuavam como grupo e não descuravam a alçada jurídica desse órgão fiscal, consagrada por regimentos antigos, permanecendo nos contratos celebrados diante notário a referência a estas instâncias. Não surpreende que a comunidade dos comerciantes ingleses residentes em Portugal tivesse o Ouvidor da Alfândega como "juiz privativo, nas causas que lhes tocassem sobre mercadorias", ficando imunes à decisão dos juízes conservadores particulares, indigitados como prerrogativa dos assentistas do Estado[700]. Quando criada uma feitoria inglesa, em 1657, em nada se tocou nessa tradição jurídica, embora o cônsul Maynard se queixasse da morosidade deste "juiz conservador", coincidente com o lugar de Ouvidor da Alfândega, e relatasse o esforço dos seus conterrâneos para desfrutar da relativa celeridade prometida pelo Juiz da Casa da Mina e Índia, como o

---

[698] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 35, fl. 166, consulta de 21 de Agosto de 1623.
[699] - *Ibidem*, fl 187 e ss, Consulta de 14 de Outubro de 1623.
[700] - Alvará de 8 de Abril de 1634, evocando um foral "dado aos ingleses", determinado o Ouvidor da Alfândega como juiz privativo, J. Andrade e Silva, *Collecção Cronológica...*, vol. V, Lisboa, 1855, p.9.

faziam os mercadores portugueses[701]. Ferreira Borges concluiria do texto do alvará de 5 de Junho de 1755, criando a Junta do Comércio, que os "Negociantes de Lisboa se tinhão conservado sempre numa especie de Tribunal Administrativo com algumas das atribuições do Consulado intitulando-se mesa do bem comum dos Homens de Negocio incorporada na Confraria do Espírito Santo da Pedreira"[702]. Se as casas do consulado, ao Corpo Santo, nunca se edificaram, não deixa de ser oportuno adiantar que aí se instalou a sede da Companhia Geral do Comércio do Brasil.

Nas cláusulas tipificadas das escrituras de fretamento ecoa este mundo do contencioso, não sendo esquecidas as várias instâncias de apelo. De idêntica importância se revestiam as testemunhas chamadas a cada contrato, na obediência ao estipulado pelas Ordenações Gerais do Reino. Caso não conhecesse todas as partes intervenientes, devia o tabelião negar-se a celebrar o contrato[703]. Sintomático de desigual dimensão do grupo dos participantes no negócio do Brasil é o facto dos tabeliães do Porto não precisarem de testemunhas, dizendo-se na sequência da apresentação das partes, "pessoas reconhecidas que eu dou fee serem os por que se nomeam", enquanto em Lisboa a sua presença é quase obrigatória. No entanto, havendo-se sublinhado a actividade de Belchior Montalvo, notário responsável por grande parte dos livros de notas catalogados no cartório 7A, entre 1580 e 1595[704], puderam os comerciantes recorrer aos seus préstimos sem terem de angariar testemunhas, pois o notário certifica serem eles os ditos carregadores e, estes, por seu lado, testemunham ser o mestre a pessoa em questão[705], prova da regularidade com que se cruzavam estes agentes até que a confiança viesse a tornar irrelevante a celebração pública do acordo.

Simples formalidade, a presença de testemunhas? Também. Boa parte dos contratos eram outorgados por "termos", acrescentados ao corpo da escritura, demonstrando as frequentes situações em que estiveram

---

[701] - L. M. E. Shaw, *The Anglo Portuguese Aliance and the English Merchants in Portugal, 1654-1810*, Asshgate, Aldershot, 1998, p. 83 e Idem, *Trade, Inquisition and the English Nation in Portugal, 1650-1690*, Manchester, 1989, p. 108.

[702] - José Ferreira Borges, *Ob. Cit.*, p. XI.

[703] - *Ordenações Filipinas*, Título LXXVIII, dos Tabeliães das Notas.

[704] - Ver capítulo I.

[705] - AHDL, C.7A, C.21, L.2, fl. 152. Contrato de 31 de Dezembro de 1592, envolvendo como carregadores Diogo Francês, Afonso Vaz d'Évora, Manuel Rodrigues Duarte e Henrique Dias. Outro caso em 4 de Março de 1591, contando também com a presença daqueles mercadores, mas, desta vez, a testemunham a identidade do mestre os carregadores Gaspar da Costa, Garcia Rodrigues e Francisco Rodrigues Ferreira (AHDL, C.1, C.5, L.24, fl. 118).

ausentes alguns carregadores. Certa vez, tais apêndices tiveram poder decisório superior ao do próprio contrato. Sendo inicialmente redigido em 8 de Outubro de 1596, prevendo-se a participação de quatro mercadores, apenas Diogo Nunes d'Évora e o mestre terão ido ao notário para registar o contrato de uma viagem à Bahia com escala na Madeira, fixando taxas de ida a 5000 réis a tonelada e de vinda a 10 500 réis a tonelada de 54 arrobas. Certificava o mercador que ele e os seus parceiros carregariam 13 toneladas de ida e vinda. Em 22 de Outubro foram elaborados vários termos, alterando substancialmente as cláusulas iniciais. Não seriam quatro mas sim seis fretadores, e um dos previstos, Henrique Mendes Vizinho, afinal não entrava "neste fretamento por quanto ora esta mudado pera pernambuquo". O grupo seria diferente, as quantidades também, saltando para 18 toneladas, e a viagem teria destino em Pernambuco e não na Bahia. Indiferente a estas mudanças, o mestre manteve as taxas de frete e os créditos de avanço anteriormente acordados[706]. Um exemplo fundamental para secundarizar a interferência dos padrões de viagem na taxa de frete. Com ou sem escala na Madeira, Canárias ou Angola; com destino na Bahia, Pernambuco (raramente surge Olinda ou Recife) ou Rio de Janeiro, as taxas obedeciam a factores alheios a estas variações.

Os contratos de fretamento, de armação e de crédito a risco descrevem padrões de viagem, ainda que passíveis de correcções de última hora, como o caso acima citado. Os primeiros, porém, são decisivos para encontrar as subjacentes redes mercantis e para descortinar o lugar das escalas na rota do Brasil.

3-Rotas e produtos

3.1- As viagens

Em 1618, por escritura de 12 de Julho, três comerciantes residentes em Lisboa constituíam uma companhia com duração prevista para cinco anos. Damião Ramires, um dos futuros arrematantes do contrato dos escravos de S.Tomé, João Sinel, parente do temperamental comerciante do Porto, Henrique Sinel[707], e Diogo de Castro Tamaran, dito natural de

[706] - AHDL, C.11, C.8, L.30, fl.13.
[707] - Ver capítulo I e Capítulo V.

Tenerife, criaram uma sociedade ficando o último a residir no Rio de Janeiro, onde "tomaria" "casa". Determina-se que, uma vez instalado "com loja", Diogo de Castro remeteria açúcares para Lisboa, dando conhecimento, por cartas, dos navios em que embarcava a mercadoria, assinalando as caixas que iam em nome "desta *armação e companhia*"[708], "para assim se segurarem", pois os vinhos da sua colheita em Tenerife, que beneficiasse no Rio de Janeiro, não entravam nesta "*companhia e armação*". Deveria ter livro de razão e do monte maior das receitas descontar-se-iam 2000 cruzados da iniciação do negócio mais as despesas com a casa, fretes e avarias. Gastos pessoais, com mantimento e vestido, pagaria o próprio Diogo de Castro. Os lucros seriam repartidos em ¾ para os residentes e ¼ para o sócio do Brasil, se não viesse a meter 1000 cruzados na companhia. Caso o fizesse, seriam repartidos em metade[709].Uma escritura de constituição de companhia, entre muitas outras que não têm lugar neste trabalho. Mas esta é particularmente expressiva porque evidencia uma acção concreta no sentido de se estabelecerem comunicações regulares entre o Reino e o Brasil, adivinhando-se as vantagens do acordo para o elemento natural de Tenerife. Instalado na colónia, infiltrava os seus vinhos no mercado sem as complicações previsíveis se permanecesse nas Ilhas e tentasse a exportação. O circuito do vinho das Ilhas estava ciosamente controlado por mercadores do Reino e a ingerência castelhana causaria crispação, como adiante se verá. A evocação desta escritura pretende, para já, projectar uma luz adicional sobre as modalidades subjacentes à montagem de redes mercantis, as quais, por seu turno, explicam cada viagem, cada navio em direcção à colónia. Se uma simples procuração bastaria e se esse tipo de escritura assoberbava ainda a actividade notarial dos tabeliães de Lisboa no século XVIII, representando a forma mais simples de criação de redes[710], as companhias também tiveram lugar e devem ser lembradas como uma das principais justificações para o rumo tomado pelos navios. Bahia ou Pernambuco, escala na Madeira ou nas Canárias, em alternativa a viagens directas e mais céleres, fixam padrões,

---

[708] - Além do que já foi referido no capítulo II, ver no capítulo V a discussão do conceito de armação como algo não directamente relacionável com os investimentos no transporte.

[709] - AHDL, C.9^{A}, C.17, L.77, fl.119v°.

[710] - Jorge Miguel Pedreira, *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa. De Pombal ao Vintismo (1755-1822)*..., p.394

definem a direcção dos fluxos e recordam os fretadores com inserções em cada uma dessas paragens. Um tráfico sustentado por complexas teias de comerciantes, num e noutro lado do oceano. O primeiro passo para o seu conhecimento exige uma observação das características das viagens (quadro XXXI- a)

QUADRO XXXI-a

Padrões de Viagem : portos de destino

Destinos	1580-1601	1602-1614	1615-1623	1624-1640	totais
Pernambuco	39	62	26	51	178
Bahia	25	37	24	42	128
Rio de Jan	3	6	8	22	39
Paraíba	0	2	4	7	13
Espírito Sto	6	2	0	0	8
Maranhão	0	0	0	1	1
Brasil (ind)	2	0	5	5	12
Totais	75	109	67	128	379
Directas	30	36	22	70	158
C/ escala	45	73	45	58	221
C/ regresso	72	91	42	116	321

Pernambuco (com porto no Recife/Olinda, mas raramente apontados nas escrituras e apenas tomados como Pernambuco) foi a região mais visitada. Nem o período da ocupação holandesa (1624-1640) fez descer a sua preeminência, uma vez que se incluem os anos de 1627 e 1628, singularizados por uma excepcional frequência de contratos[711]. É, contudo, sintomática dessa nova conjuntura a ascensão do Rio de Janeiro, uma das áreas valorizadas após a derrocada do nordeste pernambucano com a rendição do Arraial do Bom Jesus em 1633 e com a tomada da Paraíba em 1634. Matias de Albuquerque, herói da guerra, largou o território e com ele arrastou todos os que não quiseram pactuar com os invasores. Alguns ficaram-se pela Bahia, atormentando com acções violentas as zonas limítrofes do Rio S. Francisco. À pirataria no mar, respondiam estes resistentes com acções de saque aos engenhos, infringindo danos no tecido produtivo da nova colónia holandesa. Uma guerra surda com efeitos

[711] - Ver capítulo I, quadro de frequência de contratos.

multiplicadores, devastadores para ambos os lados. Em terra, a WIC via adiado o dividendo do seu projecto colonizador, no mar, perdia-se a frota portuguesa por acção do corso, tanto mais agressivo quanto mais graves os prejuízos causados pelos insubordinados luso-brasileiros nas regiões mais afastadas da costa. Esta a crónica de Barléu para os anos trinta do Nordeste brasileiro[712]. Enquanto uns se tornavam causadores remotos da turbulência no mar, outros, colonos desapossados, construíram alternativas nas regiões do sul, como aconteceu com Gaspar Pacheco ou Nicolau Carvalho. O Rio de Janeiro experimenta uma escalada no período de 1624-1640 que não tem paralelo na Bahia. Aliás, este porto singulariza-se pela estabilidade, tendo em qualquer das fases uma ponderação próxima dos 33%-35%. Entretanto, o Espírito Santo, um espaço menor mas com algum significado no início do ciclo do açúcar, foi relegado ao esquecimento até que, desfrutando dos mesmos impulsos que o Rio de Janeiro, veio a contar, em 1650, com 23 engenhos[713].

Antes de uma observação mais detalhada, de modo a descobrir semelhanças ou diferenças entre Lisboa e Porto nestas ligações brasileiras, convém reparar noutro efeito da guerra nas rotas do açúcar. Até 1624, as viagens directas foram menos regulares, particularidade alterada depois, tornando secundárias as escalas nas comunicações de Portugal com o Brasil. Uma vez que as escalas, nesta carreira, justicavam-se, tão só, para cargas de exportação, o principal factor da mudança de padrão de viagens prende-se com a revalorização dos circuitos do açúcar, resultante do contexto de guerra.

As ligações ao Brasil haviam-se construído no intuito da importação, mais do que da exportação de mercadorias, tendo uma larga maioria das viagens planeadas no reino a indicação do regresso. Cabe recordar que essa eleição dos fluxos de importação, como orientadores das conjunturas do transporte, distinguia a carreira do Brasil de outras organizadas em Lisboa, nomeadamente as dos escravos para as Índias de Castela ou a do sal para a Galiza/ Astúrias, vistas como rotas de exportação. A menor preponderância de retornos predeterminados nos anos de 1614--1623 poderá indicar a

---

[712] - Gaspar Barléu, *História dos Feitos Recentemente Praticados durante Oito Anos no Brasil,* S. Paulo, 1974.

[713] - AHU, *Baia,* 1354, em carta da Câmara de 16 de Maio de 1650, pedindo a vinda de 3 08 4 navios de 300 a 400 caixas.

génese de uma mudança não consumada, ou até sem futuro, estando declarada a crise do açúcar entre 1618 e 1623. Já foi apontada, em capítulo anterior, a importância de Viana do Castelo, enquanto porto de descarga decidido em contratos de Lisboa e do Porto entre 1580 e 1614. Pouco depois, o corso berbere e holandês, dava novas razões para descargas distantes da costa portuguesa. Informava a Câmara em carta de Setembro de 1634 que, a respeito do perigo dos corsários, muitos dos navios saídos do reino, quando tornavam, aliviavam os porões nas ilhas. Embora partissem de Lisboa, o grosso do tráfico passava ao largo do seu porto[714]. Não admira que Francisco Dias Mendes de Brito mandasse à Terceira um navio buscar pau brasil e açúcar para enviar a Livorno, fretando para tal um navio francês em 3 de Setembro de 1629[715]. Ora, os anos de guerra recolocaram as importações em primeiro plano e as escalas eram paragens decisivas apenas para os fluxos de exportação. Os navios paravam no troço de ida, e não à volta, a menos que a conjuntura convidasse a fazer alhures a descarga. Assim, mais do que anteriormente, a perpetuação das ligações em época de risco elevado devia-se ao renovado interesse pelo açúcar. Compravam-se partes em navios para trazer o produto e pouco preocupava o proprietário como explorar esse investimento na viagem em direcção ao Brasil. Muitas destas ligações seriam ordenadas por senhores de engenho /mercadores / armadores. A trazida de açúcar constituía a única forma de manter activo o investimento na produção. As viagens com escala perdem relevância. Portanto, não é de estranhar a inversão nos padrões, adquirindo as viagens directas uma expressão desconhecida. Será explorado no capítulo seguinte o papel da cidade do Porto nestes negócios que inseriam senhores de engenho/ mercadores no mundo da armação. Se esta inovação organizativa contribui para explicar a alteração das viagens, convém indagar se o processo foi mais evidente na cidade do Douro, desagregando os valores do quadro XXXI-a em função dos portos do reino que comandam o transporte (Quadro XXXI-b, pagina seguinte).

---

[714] - E. Freire Oliveira, *Elementos...*, vol. IV, p. 77.
[715] - AHDL, C.1,C:33, L.163, fl. 31.

QUADRO XXXI-b

Padrões de Viagem - portos de destino

Períodos	Destinos	Lisboa				Porto				Total Viagens	Lisboa %	Porto %
		Directas	C/ escala	Total	%	Directas	C/ escala	Total	%			
1580-1601	Pernambuco	13	20	33	52,3	1	5	6	50	39	84,6	15,4
	Bahia	9	12	21	33,3	1	3	4	33,3	25	84	16
	Rio de Jan	2	1	3	4,7	0	0	0	0	3	100	0
	Paraíba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Espírito Sto	4	2	6	9,5	0	0	0	0	6	100	0
	Maranhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Brasil (ind)	0	0	0	0	0	2	2	16,6	2	0	100
	Totais e %	28 (44,4)	35 (55,5)	63	99,8	2 (16,6)	10 (83,3)	12	99,9	75	84	16
1602-1614	Pernambuco	11	27	38	60,3	7	17	24	52,1	62	61,2	38,7
	Bahia	6	14	20	31,7	9	8	17	36,9	37	54	46
	Rio de Jan	1	2	3	5	1	2	3	6,5	6	50	50
	Paraíba	0	0	0	0	0	2	2	4,3	2	0	100
	Espírito Sto	1	1	2	3	0	0	0	0	2	100	0
	Maranhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Brasil	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totais e %	19 (30)	44 (70)	63	100	17 (36,9)	29 (63)	46	99,8	109	57,7	42,2
1615-1623	Pernambuco	3	14	17	56,6	3	6	9	24,3	26	65,3	34,6
	Bahia	2	6	8	26,6	8	8	16	43,2	24	33,3	66,6
	Rio de Jan	0	2	2	6,6	3	3	6	16,2	8	25	75
	Paraíba	2	0	2	6,6	0	2	2	5,4	4	50	50
	Espírito Sto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Maranhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Brasil	0	1	1	3,3	1	3	4	10,8	5	20	80
	Totais e %	7 (23,3)	23 (76,6)	30	99,7	15 (40,5)	22 (59,4)	37	99,9	67	44,7	55,2
1624-1640	Pernambuco	18	9	27	49	12	12	24	32,8	51	53	42
	Bahia	4	12	16	29	17	9	26	35,6	42	38	62
	Rio de Jan	2	5	7	12,7	7	8	15	20,5	22	32	98
	Paraíba	2	1	3	5,4	4	0	4	5,4	7	43	57
	Espírito Sto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Maranhão	0	1	1	1,8	0	0	0	0	1	100	0
	Brasil	1	0	1	1,8	3	1	4	5,4	5	20	80
	Totais e %s	27 (49)	28 (51)	55	99,7	43 (59)	30 (41)	73	99,7	128	43	57

Pernambuco, só de Lisboa volta a ser destino privilegiado. Com efeito, a emergência do Porto nas relações brasileiras sustenta a verificada ponderação da Bahia, espaço eleito desde 1615, perfazendo 43,2% das viagens organizadas nesta cidade e assegurando 66,6% das ligações do Reino à sede administrativa da colónia. Mas a acção do Porto no lugar que cada destino foi adquirindo vê-se com nitidez na escalada do Rio de Janeiro e no despertar da Paraíba, sendo entre 1624 e 1640 provenientes do Douro 98% dos navios aportados no Rio e 57% dos chegados à Paraíba, preferências já perceptíveis nas fases anteriores e confirmadas nesta conjuntura. Observando o quadro XXXI-b relativamente ao padrão das viagens, merece ser sublinhado como existe uma assinalável diferença entre cada um dos centros de tráfico do Reino. Em Lisboa foram sempre dominantes as viagens com escala enquanto no Porto este tipo de traçado vai perdendo expressão, passando de 83,3%, logo nos primórdios, para 63% em 1602-1614, 59,4% na fase seguinte, sendo durante a guerra secundário, com apenas 41%. A redução das viagens com escala foi apanágio do Porto e aqui se celebraram grande parte dos contratos de venda de fracções em navios a mercadores- importadores, os designados contratos de "obrigação de praça", que animaram o tráfego brasileiro entre 1624 e 1640. Estas observações corroboram, pois, uma das explicações avançadas para a maior representatividade das viagens directas no período posterior a 1624. Mas nova ordem de considerações pode nascer de uma análise mais pormenorizada dos portos de escala e seu significado nas cargas exportadas para a colónia.

3.2- Escalas e cargas

No conjunto das localidades portuárias eleitas para preencher o porte útil dos navios em direcção ao Brasil, colocam-se em posição cimeira as ilhas das Canárias, Tenerife, sobretudo, logo secundadas pela Madeira (quadro XXXI- c).

QUADRO XXXI-C

As escalas

Escalas	1580-1601			1602-1614			1615-1623			1624-1640			Total	%
	Lisboa n°obs	Porto n°obs	Total	Lisb. n°obs	Porto n°obs	Total	Lisb. n°obs	Porto n°obs	Total	Lisb. n°obs	Porto n°obs	Total		
Madeira	11	4	15	14	8	22	5	2	7	13	9	22	66	26,5
Canárias	7	2	9	15	18	33	7	17	24	9	21	33	99	39,7
Açores	3	1	4	6	2	8	4	2	6	5	0	5	23	9
Reino	5	2	7	5	0	5	3	0	3	3	0	3	18	7
Andaluzia	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2
Angola/S.Tomé	5	2	7	10	1	11	5	1	6	0	0	0	24	9,6
C.Verde	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	0	2	4	2
Terra Nova	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	3	1
Rio Janeiro	4	1	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	7	3

A ascendência do arquipélago castelhano desenha-se logo no início do século XVII sem dar condições a que qualquer das outras escalas obtenha idêntica relevância. O período 1615-1623 volta a singularizar-se. Recorda essa época em que a intromissão portuguesa no império espanhol atingiu o paroxismo. As reacções xenófobas das grandes casas sevilhanas não se fizeram esperar, porque a "invasão" portuguesa era particularmente crítica no tráfico das Índias, da Terra Firme, e não apenas nesta passagem pelas Canárias, enquanto região apendicular da rota brasileira[716]. Os notariais acusam o Porto desta escalada do arquipélago castelhano o que questiona totalmente o respeito pelo alvará de Filipe II, do ano de 1591, evocado pela Câmara de Lisboa, interditando a paragem em qualquer lugar estranho ao império português nas rotas do Brasil. Em 29 de Março de 1632, após serem conhecidos na praça de Lisboa os intentos de portugueses radicados em Madrid para se infiltrarem, a partir de Sevilha, no tráfico brasileiro, a Câmara alegaria que sempre fora observada com tal rigor a linha divisória entre os impérios que ainda nos anos de 1629, 1630 e 1631 se haviam embargado navios portugueses na Bahia, Rio de Janeiro e

[716] - Pierre e Hugette Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Parte II, vol. VIII 2bis, Paris, 1959, p.1326-1328 e 1504.

Angola por terem feito escala no arquipélago das Canárias[717]. A irritação justifica-se nas pretensões dos homens de Madrid-Sevilha. A década de trinta oferece amplos exemplos de como a infiltração portuguesa no espaço ultramarino dos Habsburgo, desde os anos vinte mal tolerada, despertou uma violenta reacção castelhana. A Inquisição de Lima foi instrumentalizada para desencadear acções persecutórias[718]. Face a esta atmosfera de crescente hostilização, o Senado desejava travar os tentáculos de Sevilha no território brasileiro. Aparentava um respeito pela linha de Tordesilhas, na verdade, fictício, pois decerto estaria a par dos muitos contratos celebrados na cidade que tinham em vista as ilhas de Castela nas rotas do açúcar. Quando, finalmente, se descobria que a ponte tinha dois sentidos, recordava-se uma divisão de águas completamente ignorada pelos "peregrinos" do mundo dos negócios. Para explicar a querela, talvez não seja indiferente estar entre a vereação de Lisboa um dos membros da família Frias de Salazar que, como adiante se verá, constituía um dos nós fundamentais dos circuitos do vinho das Canárias para o Brasil[719].

Em Lisboa, contudo, o horizonte canarim parece menos sedutor que no Porto, contribuindo, em grande parte, para o desempenho também notável da Madeira. A exuberância destes dois arquipélagos empalidece qualquer dos restantes espaços possíveis, sendo de sublinhar a discrição açoriana e africana. Por outro lado, convém não esquecer a demissão dos portos andaluzes, ainda contemplados em viagens do final do século XVI, bem como a retirada do Rio de Janeiro, uma escala em rotas com traçado complexo que perdem lugar na centúria seguinte, mesmo antes do sul da colónia se afirmar como região produtora de açúcar. Os portos do reino, nomeadamente os algarvios, definem uma trajectória parecida, vindo a ser renegados enquanto paragens intermédias de navios desaferrados de Lisboa rumo à colónia. As rotas do açúcar, porque demandavam uma viagem de ida, experimentaram algumas alterações. Variações desfibradas na ascendência de certas escalas e no esquecimento de outras que, nos primórdios, teriam algo a oferecer. Mudanças para relacionar com as cargas enviadas e com a resposta da organização mercantil a certas solicitações.

---

[717] - Eduardo Freire Oliveira, *Elementos...*, vol. III, p. 505. Analisada em Conselho de Estado em 16 de Junho de 1632: B Ajuda, 51-X-3, fl. 11-12v°.

[718] - John Lynch, *España Bajo los Austrias*, vol. II, p. 158-159.

[719] - João de Frias Salazar é um dos vereadores no início da década de trinta, tendo sido indigitado para integrar a comissão nomeada pelo monarca para a formação da Companhia da Índia: E. Freire de Oliveira, *Elementos*, ... Vol. III, p. 136.

BIBLIOTECA — I. S. E.

A cada escala pode ser atribuído um tipo preponderante de mercadoria. As ilhas das Canárias e da Madeira estão conotadas com o vinho bastante cobiçado pelos senhores de engenho que não se satisfaziam com a aguardente de cana. Os portos andaluzes e do sul do reino também se prendem com o vinho, do Jerez, quer para expedir directamente para o Brasil, quer para as transacções na costa africana. As escalas ibéricas, todavia, serviriam interesses a mais das vezes inconfessados nos contratos, não sendo de ignorar o azeite e os frutos. Luis Fernandes Gramaxo esteve em Portimão a carregar navios na rota da Bahia a mando de mercadores de Lisboa, em Setembro de 1604[720]. No ano seguinte residia em Lisboa e seria ele quem fretava um navio para ir a Portimão carregar de fruta para Pernambuco[721]. Em 1607, contrata-se em Lisboa com um mestre de Peniche, cujo navio estava atracado em Lagos. Daqui partiria rumo à Terceira para levar 40 toneladas de farinha a Pernambuco, trazendo na volta 20 toneladas de açúcar[722]. A actividade de Luís Fernandes Gramaxo é exemplar a vários níveis. Acrescenta mais um caso concreto à essa já bem demonstrada dependência das exportações algarvias relativamente a redes e serviços de transporte controlados do exterior[723]. Ilustra ainda a fruta algarvia como uma parcela das cargas procuradas no Brasil, de importância desconhecida. Excepcional carregamento, talvez, pois constitui o único caso com prova documental. As paragens na costa algarvia seriam, contudo, pouco regulares, sobretudo quando alguns mercadores de renome preferiram mudar-se para Lisboa, ordenando o transporte e ditando um circuito complementar entre o Algarve e a cidade, centrando aqui o tráfico com a colónia. Se alguns dos produtos locais continuaram a seguir em quantidade significativa, prescindiram de uma escala e o Algarve fica à margem dos circuitos directos do Reino para o Brasil.

Os contactos de Gramaxo na Terceira, unido por matrimónio a uma família insular, trazem um exemplo, quantitativamente relevante, de um dos bens expedidos para o Brasil: os cereais. A farinha de trigo necessária a alimentar uma parte importante da população da colónia sofria a concorrência da mandioca, de produção local. A posição secundária dos

---

[720] - AHDL, C.11, C.19, L.74, fl.2.
[721] - AHDL, C.1, C.13, L.63, fl. 69v°.
[722] - AHDL, C.1, C.15, L.71, fl. 25, contrato de 25 de Agosto de 1607.
[723] - Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve Económico...*, explicitamente na p.285, embora toda a tese da obra seja a demonstração dessa dependência, em parte devida à ruralização de um Algarve, só marítimo no século XVI.

Açores pode ser disso um indício. Maria Olímpia Gil depreende que sairia algum trigo dos Açores para o Brasil mas declara que as quantidades absorvidas por este mercado não seriam a razão decisiva para as ligações. Antes seria o açúcar a convidar a exportação[724]. *Os Livros de Redízima*, constantes do Arquivo Distrital do Porto, do fundo do Cabido da Sé, registos alfandegários da cidade, cobrindo apenas os anos de 1639 em diante, deixam transparecer a relativa importância da zona agrícola de Entre Douro e Minho nas exportações de farinha. Factores a considerar para o modesto contributo do arquipélago do trigo nas relações brasileiras.

As escalas no Rio de Janeiro e em África associam-se ao tráfico de escravos. Na verdade, a entrada na baía de Guanabara remete para uma rota de traçado triangular, tendo como ponto de partida a Península Ibérica, uma escala intermédia para compra de vinho ou farinha, sua troca por escravos, remissão para o Brasil e regresso com açúcar. O Rio de Janeiro, entreposto da economia agrícola de todo o sul da colónia, em desenvolvimento no último quartel do século XVI[725], era procurado, de início, para carregamento de farinhas. Complexas e morosas viagens que levavam navios a sulcar o Atlântico sul nos dois sentidos, o primeiro para carregar farinha e levá-la a Angola; o segundo de Angola para a Bahia, para venda de escravos. O retorno ao Reino com açúcar fechava este longo percurso. Vinho e farinha emparelham no universo do tráfico africano e este, por sua vez, era imprescindível às Américas, espanhola ou portuguesa. A complementaridade económica dos dois continentes, o africano e americano, não autoriza, porém, a caracterização da rota do açúcar como um trajecto triangular, pois o circuito quebra-se algures nos princípios do século XVII, deixando o abastecimento de escravos aos engenhos de ser controlado directamente pelo Reino.

A remoção das paragens africanas, mais do que o desaparecimento do Rio de Janeiro como porto de escala - pois gradualmente se substitui

---

[724] - Dados quantitativos escasseiam e os existentes revelam o domínio inglês nas relações externas das ilhas a partir de 1620. Aqui se depreende a importância que mantinham os cereais e o pastel nas exportações e a Autora, afirma, a dado passo "não há sinais de quebra de volume global de saídas de trigo do arquipélago; pelo contrário, os mercados brasileiros abriam cómodas perspectivas, não tanto pela quantidade de cereal que absorviam como pela qualidade dos artigos de retorno que forneciam, em primeiro lugar o açúcar que os Açores constituíam eventual entreposto ou centro de redistribuição". Da análise do movimento portuário, contudo, apenas se descobre uma insignificante navegação para o Maranhão, em *O Arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos Socio-Económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979, p. 320-321.

[725] - José Gonçalves Salvador, *Cristãos-Novos e Comércio Atlântico Meridional*, S. Paulo, 1973, p. 347-350.

como porto de destino, - reflectem o desmembramento de um circuito que viria a ser comandado pelo grupo mercantil instalado na colónia[726]. Processo com origens bem longínquas, pois as visitações da Inquisição à Bahia, da década de noventa do século XVI, relatam-no, dando Francisco de Araújo como um dos mais afamados homens da cidade, senhorio de um navio de boa tonelagem em viagens ao redor do Atlântico sul, da Bahia ao Rio de Janeiro, daqui a Angola e retorno à Bahia com escravos[727]. Em 1610, pelos cartórios notariais locais, sabe-se de seis mercadores residentes em Angola, nesse ano estantes no Rio de Janeiro, todos traficantes negreiros, tendo um deles um navio que circulava entre o Recife, Santos e Angola[728]. Ambrósio Fernandes Brandão amplifica essa realidade em 1618, enaltecendo o grosso tráfico realizado directamente pela colónia, suplantando o que a ligava ao reino: "Resta que me digais se no Brasil há mais comercio que para o Reino. Sim há, respondia Brandonio, porque se faz muito grande para Angola e para o Rio da Prata. A Angola se mandam naus com muitas fazendas que de lá tornam carregadas de escravos"[729]. Não seria elogio balofo. No ano anterior, em 1617, um alvará de Filipe III dava como consagrada a prática, esclarecendo no seu preambulo que se vendiam muitas *avenças* (licenças passadas pelos contratadores, monopolistas do assento dos escravos, a particulares para traficarem escravos)[730] de peças de escravos no Estado do Brasil para se irem buscar a Angola e C. Verde, exigindo-se aos Provedores da Fazenda das capitanias de Pernambuco e Rio de Janeiro que remetessem ao Reino, todos os anos, ao Conselho da Fazenda, a lista das avenças passadas[731]. Comércio executado pelos correspondentes de mercadores de Lisboa, do Porto ou de Viana, mas que vai ficando à margem da intermediação do Reino. O negócio da armação organizava-se nos portos brasileiros, tendo em vista o outro lado do Atlântico sul, na mira dos escravos de Angola, principal escápula de negros para as Américas, portuguesa, mas também castelhana, embora para aqui Cabo Verde mantivesse a dianteira[732]. As relações interportuárias

---

[726] - Stuart Schwartz, "Os Escravos 'Remédio de todas as outras Cousas'", Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Vol. III, p. 242.
[727] - José Gonçalves Salvador, *Ob. Cit.*, p. 337.
[728] - *Ibidem*, p. 344.
[729] - *Diálogos das Grandezas do Brasil...*, p. 108.
[730] - Henriqueta Vila Vilar, *Hispano-America y el Comercio de Esclavos. Los Asientos Portugueses*, Sevilla, 1977, p. 141, 163; Mauro, F., *Le Portugal, le Brésil...* p.184.
[731] - V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval*, vol I, Coimbra, 1956, p. 18.
[732] - F. Mauro, *Ob Cit.*, p.171-175.

brasileiras eram limitadas e raras as ligações directas entre os dois grandes centros do açúcar, Pernambuco e Bahia, porque pobre a sua complementaridade económica e social[733]. Ambos viviam do sul, da farinha de mandioca, e da costa africana. Farinha e escravos, produtos irmãos no abastecimento dos engenhos, foram sendo manipulados por outros operadores, organizando o tráfico sem a intervenção directa do transporte ordenado por Lisboa ou pelo Porto, cujas praças se canalizam exclusivamente para o tráfico de escravos das Índias de Castela. As rotas que uniam a colónia à Metrópole eram cada vez mais curtas, mais rápidas, menos complexas[734].

Recordando os destinos de contratos celebrados em Lisboa, analisados no capítulo I, notou-se a exuberância de escrituras relacionadas com o império castelhano na época crítica da economia brasileira (1615-1623).

REGIÕES	1580-1601		1602-1614		1615-1623	
	nº contratos	%	nº contratos	%	nº contratos	%
Brasil	63	57	63	42	30	28
Índias de Castela	14	13	26	17	23	22
Guiné/ C.Verde	5	5	7	5	2	2
Angola	1	0,9	5	3	11	10
S. Tomé	5	5	1	0,6	0	0
Ilhas	12	11	17	11	11	10
Portos Peninsulares	8	7	14	9	5	5
Norte de África	0	0	7	5	7	7
Europa	0	0	9	6	15	14
Cabotagem	2	2	2	1	2	2
Total	110		151		106	

A explosão de contratos respeitantes ao circuito negreiro para Cartagena de Índias confirma-se noutras fontes estudadas por P. Chaunu, notando-se um aumento considerável de navios portugueses entre 1615 e 1619[735]. Uma recuperação acompanhada de um envelhecimento dos

[733] - Ao ponto de Ambrósio Fernandes Brandão considerar inútil a Relação na Bahia, julgando mais eficaz tratar directamente com o Reino que esperar o tempo necessário por meios de transporte para a Bahia. Além disso, diria, entre Pernambuco e Bahia seriam menos próximas as relações de parentesco e de amizade do que aquelas estabelecidas entre cada porto e o Reino. *Diálogos...*, p.37.

[734] - James Shepherd e Gary Walton provaram ser igualmente mítica a imagem do Atlântico Norte como um mar de rotas triangulares. A regra foi a fragmentação dos circuitos que uniam a América do Norte a África e às Índias Ocidentais em várias rotas, controladas por diferentes portos. Uma desagregação fundamental à inserção dos armadores em certos trajectos e mercados, gerando condições cumulativas para uma especialização, *Shipping, Maritime Trade....*, p. 51-53.

[735] - P. Chaunu, *Ob. Cit.*, vol VIII 2bis, p.1456 e 1475.

efectivos navais, sendo vulgar determinar-se no contrato a sua venda em Cartagena e avolumarem-se com estas transacções as receitas em prata, uma vez que o meio de transporte era tido por inútil à viagem de regresso[736]. Queria-se a prata embarcada nas naus capitaina ou almiranta, dando todo o sentido à percepção de Chaunu quanto às simpatias dos estrangeiros pela armada numa fase em que os grandes de Sevilha, em plenas Tréguas, entendiam o comboio como um entrave aos seus objectivos[737]. O tráfico de escravos centrado em Lisboa em pouco merecia o Brasil. Viagens longas dessas só compensavam com a prata de retorno e os que se envolviam neste circuito encolhiam os ombros à quebra do preço do açúcar.

Para os que se mantiveram no tráfico de açúcar, de amargo travo na crise de 1618-1623, os produtos a exportar auguravam melhor sorte, tornando-se frequente a celebração de contratos sem previsão de retorno (Quadro XXXI- a), apesar dessa alteração ser também reflexo da profusão de contratos de crédito a risco para apenas um viagem de ida. Numa fase em que os preços do açúcar desmotivavam a praça, permanecia o fluxo das exportações, de intensidade menor que nos anos anteriores de 1602-1614, mas sempre destinado a oferecer o que a colónia não obtinha de outro modo: o vinho, o azeite, o bacalhau e os texteis. São ralas as referências pormenorizadas sobre as cargas incluídas em termos genéricos como "fazendas". Por vezes surge o cuidado de as enumerar. Em 1595, o mercador Pedro Aires Vitória, do Porto, fretou uma urca para levar *uma caixa* de fazendas, contendo nada mais que 496 varas de pano de linho, 4 dúzias de peles e 1 arroba de linho assedado, tudo montando, com direitos pagos e seguro, em 82 400 réis[738]. O suficiente para o comerciante ter a veleidade de importar três toneladas de açúcar (162 arrobas, cerca de 2 430 Kg). Por essa época, certo mercador do Algarve terá enviado a Pernambuco um carregamento para valer no Reino 730 000 réis. Realizou no Brasil 2 800 000 réis com os quais compraria açúcar branco cotado em 650 réis a arroba[739], o que exigiria cerca de 80 toneladas de frete. Em 5 de Março de 1632, coube em 7 pipas uma lista apreciável de mercadorias transportadas

[736] - Veja-se um exemplo dessa prática em, Maria Manuel Torrão, "De Santiago para a Costa da Guiné: a transferência do centro geográfico dos negócios e a manutenção da elite comerciante. As transacções da companhia de António Fernandes Landim e Francisco Dias Mendes de Brito", *Arquipélago,* 2ª série, nº2, 1997, pp. 83-118, p. 101.

[737] - P. Chaunu, *Ob. Cit.*, p.1314-1315.

[738] - AHDP, PO2, L.4, fl.11.

[739] - Mircea Buescu, *História Económica do Brasil. Pesquisa e Análises*, Rio de Janeiro, 1970, p. 95

pelo mestre de Lisboa, Bartolomeu Gomes, para Pernambuco, de socorro aos resistentes:

> "item noventa e sete vestidos feitos de panno
> noventa e sete juboens de bombazinas de cores
> cento e noventa e quatro camizas de linho
> cento e noventa e quatro ceroulas
> vinte e cinco pares de meas de cores
> setenta pares de meas de "criza" de cores
> duzentos e setenta e oito pares de çapatos sorteados
> oitenta e sete carapuças de varias cores
> cento e dez ballonas de caça
> vinte e cinco duzias de atacas de bispo
> doze atacas de couro
> trinta peças de fitas de linhas
> cinquenta maços de linhas de cores
> douze arrateis de retroz
> oitocentas e quarenta varas de espiguilhas de cores
> dez peças de fitas de mea largura de seda
> oitenta covados de tafeta
> vinte e cinco grossas de botões de seda
> tres peças de panos dozenos com cento e sete covados
> quatro peças de estremanhas de cores com duzentas e vinte varas e mea
> quatro peças de raxas de cores com cento e sesenta e hum covado doze peças de panno de linho de varias sortes da terra com trezentos e huma varas e mea"[740].

Em 7 pipas, cuja tonelagem de frete se fixava em 3,5 toneladas, foi possível embarcar, para só referir os panos, 1361 varas e 268 côvados. A diferença na densidade de estiva e no valor das mercadorias em circulação, num e noutro sentido, dava às exportações uma larga vantagem. A pequenos carregamentos de ida corresponderiam consideráveis quantidades de açúcar. Contrastes para serem recordados adiante como um factor crítico da desigual taxa de utilização dos navios nesta rota em função dos troços de ida e de regresso.

Antes de se atender ao vinho, das Canárias ou da Madeira, um dos géneros alimentícios apreciados, juntamente com a farinha de trigo fina,

---

[740] - BN Rio de Janeiro, *Códice de Pernambuco,* I-1,2,35 , fl n.n. (lista das cargas de caravelas e patachos de socorro a Pernambuco).

seria o bacalhau, peixe trazido da Terra Nova que Moreau, nos anos quarenta do século XVII, qualificava de muito seco mas "que se assa sobre as brasas e se come com muito azeite"[741]. Os hábitos mediterrâneos vingavam em terras de clima tropical graças a abastecimentos regulares comandados pelos portos do Reino. De Tomar até Lisboa, uma vasta área de olivais dava à cidade, em 1620, cerca de 1 400 tonéis (2800 pipas) de azeite. Alem desta cópia, seguiam em geral 3 000 pipas para a Flandres[742], mas nada se diz sobre o que saía para o Brasil. O azeite, ou o óleo, como os holandeses o identificam, insubstituível nas celebrações religiosas, era iguaria indispensável ao consumo do bacalhau fornecido pela Terra Nova, uma área bem dominada pelas armações inglesas e francesas. A expansão do grupo estrangeiro na cidade do Porto associa-se a essa especialização. Importavam o bacalhau e os panos. Controlavam, pois, os circuitos essenciais aos contactos com a colónia do açúcar[743].

Os têxteis mereceram honras de primeira mercadoria nos relatórios holandeses, esclarecendo Van der Dussen que entre os bens mais cobiçados no Brasil estava o pano de linho de toda a espécie, não "muito o de Rouen, mas sobretudo os panos de Ossenburg e Hamburg"[744]. Outro dos consumos requintados que, para ser satisfeito, colocava os comerciantes portugueses na dependência das comunicações com a Europa, muitas vezes sujeitas a embargos. Embora destinada a atrapalhar os inimigos, perturbava toda a navegação do norte da Europa a minuciosa vigilância dos oficiais do contrabando, que até da fábrica dos navios desconfiavam. Bastava ser holandesa, independentemente da naturalidade do armador, para lhe ser vedada a entrada. As vicissitudes da política acicatavam, contudo, o engenho mercantil. As escalas nas ilhas, portos mais distantes e menos policiados, podiam servir para o vinho e para muito mais.

Uma cédula da Casa da Contratação de Sevilha desmascarava os conluios, dizendo que os navios aportavam nas Canárias, cujo tráfico para o Brasil experimentava um forte surto desde 1607, não para levar frutos da terra mas para reexportar produtos franceses e ingleses, papel em especial desempenhado pela ilha de Tenerife[745]. Negócios manobrados pela colónia

---

[741] - Pierre Moreau, *História da Últimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses* (ed. José Honório Rodrigues e Leda Boechet Rodrigues), S. Paulo, 1979, p. 51.
[742] - Nicolau de Oliveira, *Livro das Grandezas de Lisboa...*, p. 170.
[743] - Francisco Ribeiro da Silva,, *O Porto e o seu Termo*,... vol. I, p.121.
[744] - Adrien Van der Dussen, *Relatório sobre as Capitanias Conquistadas...*, p. 97.
[745] - P. Chaunu,*Ob Cit*, vol VIII 1, p. 379-380.

portuguesa no arquipélago, das mais numerosas entre as restantes de origem estrangeira. Desses imigrados, 74% dedicar-se-iam ao comércio, enquanto apenas 21% se ligavam a actividades transformadoras. A importância desta inserção portuguesa seria tal que Chaunu, na senda de Mauro, atesta que as conjunturas económicas do arquipélago respondem melhor ao pulsar do império português que ao do complexo andaluz-americano[746]. É certo que o acesso a produtos europeus distribuídos por uma navegação holandesa, ou de todo o norte da Europa, incomodada pelos embargos espanhóis, reforçaria a escolha de uma escala nas Canárias, sobretudo por comerciantes do Porto (quadro XXXI- c). Fazendo fé nos depoimentos holandeses, segundo os quais os testas de ferro dos comerciantes radicados nas praças "rebeldes" estariam no Porto ou em Viana, este circuito preferencial pelas Canárias, em prejuízo da Madeira, pode encontrar algum fundamento. Se fosse o vinho, exclusivamente, a razão desses tempos mortos no cais, a Madeira também serviria, faltando uma explicação aparente para as distintas preferências de Lisboa e do Porto por cada um dos arquipélagos. À sombra deste tráfico clandestino, a penetração no mercado brasileiro do vinho caro das Canárias seria facilitada ou até reforçada por vantagens fiscais comparativamente à produção da Madeira ou da metrópole[747]. Um fluxo quase integralmente comandado pelo Reino, escapando aos notariais insulares as notícias concretas sobre o seu embarque[748]. Conquistando um segmento importante do mercado português, quer para consumo no reino, quer para reexpedir para o Brasil, o vinho das Canárias colocava em risco qualquer dos espaços vinícolas portugueses que tivessem em mira o consumo da colónia. Uma concorrência tanto mais enervante quanto os interesses de certa burguesia nortenha se viravam para a extensão da viticultura na região do Riba Douro, onde possuíam as suas quintas[749].

A onda de contestação começa em 1618, sendo exposto nas cortes de 1619 o perigo representado pelo vinho das Canárias para a produção de Monção, Lamego, Porto, Algarve e Madeira[750]. Pura coincidência, ou

---

[746] - *Ibidem*, p. 382-383.

[747] - Henriqueta Vila Vilar, "Las Canarias como base de aprovisionamento de navios portugueses", em *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Gran Canaria, 1979, pp. 285-300, p.286-288.

[748] - Veja-se a suposição, correcta, de que as quantidades para a América portuguesa seriam mais elevadas do que o transmitido por fontes canarins, Elisa Torres Santana, *Ob. Cit.*, p.272.

[749] - Aurélio Oliveira, "Vinhos de Cima-Douro na primeira metade do século XVII. A primeira grande questão vinícola do Douro", *Gaya*, vol. II, 1984, pp. 213-230, p.225.

[750] - Francisco Ribeiro da Silva, *Ob Cit.*, vol. I, p.164.

sintoma da viragem do tráfico brasileiro, incidindo cada vez mais nas exportações? O produto do Reino enfrentava por outras razões, além das fiscais, a ameaça das Canárias. O preço regista picos importantes nos maus anos agrícolas de 1606, 1613, 1622, 1628 e 1639[751]. Apesar disso, está comprovado o crescente investimento na vinha na zona do Douro, numa área que ia de Vila Real a Lamego, processo encetado por volta de 1614-1615 e sem interrupção até 1640. A aposta nos vinhos maduros, "calibrados", em regime de monocultura, reconverteria a paisagem agrícola da região de Lamego, seguindo daqui cerca de 20 000 pipas para o Porto, cidade que assistia ao alargamento do grupo de comerciantes de vinho e dos tanoeiros[752]. O escoamento desta produção carecia da abertura dos portos brasileiros, esbarrando, todavia, com os abundantes carregamentos das Canárias. No ano de 1630, os holandeses encontrariam em Olinda assinalável cópia do produto castelhano e, tendo razões para festejo, brindaram e "se emborracharam"[753].

Na cidade do Porto digladiam-se, a partir de 1618, duas linhas de inserção no Brasil. Uns tinham nas Canárias os seus pontas de lança para aquisição de produtos europeus mas, nessa inserção, chegavam com facilidade ao vinho. O parente de um comerciante do Porto, João Sinel, constituiu uma companhia com um homem de Tenerife residente no Rio de Janeiro que assim abriu as portas à produção dos seus vinhedos. Outros, vislumbrando as oportunidades, investiam no vinho de Riba Douro e questionavam a actuação dos seus pares, querendo vedar as Canárias ao consumo brasileiro. Para estes, a perda desse mercado, com a secessão das duas Coroas, terá sido um alívio. Idêntica crispação se detecta na Madeira, pedindo os mercadores do Funchal em 1621 a promulgação de uma provisão que lhes desse o monopólio do vinho no Brasil[754]. Os Fernandes Furna, de origem madeirense, viriam a estar implicados na Companhia Geral, empresa que conquistaria essa prerrogativa... Até lá, as Canárias ameaçaram as exportações do vinho português, tanto no mercado colonial como nos centros europeus. Bristol, por exemplo, escolhia o produto

---

[751] - *Ibidem*, p.178.

[752] - Aurélio Oliveira, "Os vinhos no Porto: 1600-1700 (política e administração municipais)", *Douro - Estudos e Documentos*, nº3, 1997, pp. 46-70, p.58-59 e 63.

[753] - Diogo Lopes Santiago, *História da Guerra de Pernambuco e Feitos Memoráveis do mestre do campo João Fernandes Vieira, herói digno de memória, primeiro aclamador da guerra*, (1ª ed. 1661), Silva, Leonardo Dantas (ed.) e estudo introdutório de José Antônio Gonsalves de Mello, Recife, 1984, p. 33.

[754] - José Gonçalves Salvador, *Ob Cit.*, p. 265.

espanhol e mesmo quando a ingerência inglesa no Reino, após a Restauração, foi irreversível, da Madeira sairiam, em 1659, 62 pipas contra 177 das Canárias[755].

Com efeito, o lugar dos vinhos portugueses, tanto para os comerciantes nacionais como para os ingleses, estava nas colónias e a intromissão estrangeira na Madeira também assim se explica, quando os Barbados se revelaram um mercado promissor. O vinho da Madeira tinha essa virtude de se apurar com o calor, contrariamente aos outros vinhos europeus[756]. A viagem nos porões dos navios dava-lhe certos predicados inigualáveis, e algum era embarcado para ir e vir ao Oriente só para adquirir o grau desejado - o chamado vinho da roda[757]. Se os obstáculos do mercado madeirense algo deviam às vantagens fiscais do produto canarim, o problema só seria solucionado no ano de 1630, quando, no Conselho de Portugal, se determinou agravar com um imposto de 26% o vinho das Canárias[758]. Pouco depois terá sido reiterada a interdição de escalas no arquipélago em viagens brasileiras. No entanto, em 1635, dadas as circunstâncias da guerra, e talvez pelas dificuldades da produção portuguesa em satisfazer a procura sem o auxílio das Canárias, uma carta régia levantava a proibição e exigia que fossem pagos no Brasil os mesmos direitos que se cobrariam se os vinhos tivessem sido reexportados a partir dos portos do Reino[759]. A questão do abastecimento brasileiro em vinhos de qualidade nunca teve uma solução fácil porque a custo se defrontavam os proprietários do Douro ou do Funchal com o espectro da concorrência de áreas do império espanhol. Aliás, se a união das Coroas escancarara a América aos comerciantes portugueses, o grupo do reino, falsamente cioso de direitos consagrados em Tordesilhas, agastava-se com a possibilidade de idênticas oportunidades serem desfrutadas, no tráfico brasileiro, pelos congéneres castelhanos ou pelos comerciantes nacionais melhor inseridos nos circuitos do complexo andaluz-americano. A ponte, trazida pela união das coroas, só deveria ter um sentido. Ainda assim, é exagero de Albert Silbert presumir que a Madeira pouco comunicaria com o Brasil, atendendo a que remete o ciclo do vinho da ilha para um período mais tardio,

---

[755] - Victor Morales Lezcano, *Relaciones Mercantiles entre Inglaterra y los Archipelagos del Atlantico Ibérico. Su Estrutura y su Historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970, p.68.
[756] - Alberto Vieira, *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, Funchal, 1993. Extracto de "A Voyage to Suratt in the Year 1689".
[757] - Albert Silbert, *Un Carrefour de l'Atlantique: Madère, 1640-1820*, Lisboa, 1954, p.30.
[758] - Henriqueta Vila Vilar, "Art. Cit.", p.289.
[759] - J. Andrade e Silva, *Collecção Cronológica...*, vol. V, Lisboa, 1855, p. 66.

delimitado pelo último quartel do século XVII e todo o século XVIII[760]. O arquipélago português teve, apesar destas contrariedades, um importante lugar nas rotas do açúcar, como insistiu T. Bentley Duncan[761].

Na identificação dos padrões de viagem que ligavam Portugal ao Brasil enumeram-se cinco conclusões. 1°- Os complexos circuitos do tráfico de escravos para os engenhos vão prescindindo da intermediação dos mercadores reinóis. As escalas em Angola ou no Rio de Janeiro perdem oportunidade e serão omitidas nos contratos de 1624-1640; 2°- o circuito brasileiro elege dois arquipélagos como portos de escala: a Madeira e as Canárias, tendo o vinho como a mercadoria principal; 3°- A Madeira é preferida por Lisboa, as Canárias pelo Porto; Pernambuco é destino mais procurado por Lisboa, a Bahia pelo Porto. Sabendo-se das redes interportuárias do Reino, não deverão ser levadas com demasiado rigor tais diferenças; 4°- a crise desencadeada no açúcar desde 1612, e clarificada em 1618-1623, valoriza o tráfico de exportação, assistindo-se a uma redução das viagens com previsão de retorno; 5°- a guerra, e suas múltiplas repercussões no tráfego, nomeadamente, a reorganização do sector centrado no Porto, põe em evidência as viagens directas. Uma das razões para essa mudança de padrão foi acima enunciada. Resta agora fechar a questão reconhecendo a coincidência entre a ascensão do Porto e o problema da exportação do vinho. Estaria aqui uma causa plausível para dispensar a escala, colocando-se a bordo pipas de vinho maduro, "calibrado", para lhe dar um grau parecido ao da Madeira e ao licoroso das Canárias.

Estas considerações definem as rotas brasileiras, com relevância numérica, do seguinte modo: Porto ou Lisboa - Canárias ou Madeira - Pernambuco ou Bahia / Rio de Janeiro - Lisboa / Porto / Viana, como locais alternativos de descarga de açúcar. Um circuito inteligível pelos produtos em circulação e pelas organizações mercantis que o afeiçoaram desse modo.

3.3-Redes mercantis

Ao alugar uma certa tonelagem do navio, cada fretador indicava a quantidade de carga que trataria de colocar sob coberta. Pelo contrato, ou

---

[760] - Albert Silbert, *Ob Cit.*, p. 45.

[761] - T. Bentley Duncan, *Atlantic Islands. Madeira, The Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-century Commerce and Navigation*, Chicago-Londres, 1972.

pelos registos de foro privado, esse compromisso requeria que o próprio ou alguém em seu nome envidasse os esforços necessários à observação dessa cláusula. Na viagem de ida, se havia mercadorias a embarcar nos portos do reino, o cumprimento do estipulado dependeria essencialmente de cada um dos participantes no contrato. Mas, com frequência, tanto os fluxos de exportação como os de importação envolviam mercadorias que os fretadores não manipulavam directamente. Antes requeriam um circuito paralelo de correspondência, onde se dariam as ordens para que fosse cumprido o acordo celebrado em qualquer porto do Reino. Dito de outro modo, parte considerável das cargas em trânsito no Atlântico era embarcada por agentes - correspondentes ou procuradores - de comerciantes que, no contrato, se identificam como residentes no porto onde se organiza o transporte. O circuito parte e retorna ao reino e, nessa perspectiva, cada operador estante nas escalas, ou nos espaços brasileiros, deve ser visto como alguém que responde a solicitações provenientes do exterior, tal como os comerciantes da metrópole responderiam a informações enviadas das praças europeias[762].

As remessas de vinho para a colónia e a entrada de açúcar no reino assentam numa teia de relações entre grupos mercantis estabelecidos em cada ponto do trajecto, apesar da itinerância traçar uma face decisiva da operacionalidade destas redes, como ficou exposto noutro capítulo. Homens que residiram em certas localidades brasileiras, expedindo mercadorias por ordem de outrém, encontram-se pouco mais tarde no reino a executar tarefas semelhantes às que anteriormente eram desempenhadas pelos seus correspondentes. A alternância de residência, fruto de uma peregrinação mercantil, despe as relações sociais estabelecidas de conteúdo hierárquico. O facto de se responder a encomendas ditadas do exterior só autoriza hierarquizar economicamente os centros de distribuição, não os agentes envolvidos. Deu-se como um exemplo ilustrativo desta afirmação a experiência de Paulo de Pina e de seu irmão Francisco de Ataíde, estando ora um ora outro em Pernambuco como agente daquele que permanecia

[762] - José Antônio Gonsalves de Mello, na edição de "Livro das Saídas dos Navios e Urcas de 1595-1605", de Pernambuco, (*Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII, Recife, 1993, pp. 87-143) inverte a ordem dos factores, chamando aos mercadores do reino consignatários dos comerciantes /senhores de engenho brasileiros. O facto do transporte ser organizado no Reino obriga a perspectivar de outra forma a relação. Os agentes estantes na colónia seriam indivíduos que expediriam a mercadoria em função das ordens de encomenda ditadas na metrópole. Não desenvolviam um negócio autonomamente.

temporariamente em Lisboa[763]. Outros se podem agora juntar. Álvaro Velho Barreto esteve em Pernambuco como agente de André Lopes, entre 1580 e 1601[764]; no ano de 1604, Carlos Francisco Drago enviou açúcar por ordem de Duarte Dias Henriques[765], morador em Lisboa e um dos futuros contratadores dos escravos de Angola. Este mesmo Duarte Dias Henriques havia actuado em Pernambuco em 1592 como agente de outro membro da família Drago[766]. Francisco de Barros, um dos grandes mercadores do Porto dos anos quarenta, esteve em Pernambuco em 1623 e nessa condição, juntamente com Jerónimo Gomes Pessoa, remeteu açúcar a mando de Walter Yate, um inglês da comunidade de Lisboa[767]. Francisco Lopes Brandão ficou em Pernambuco a responder às ordens de Ambrósio Fernandes Brandão, enquanto este autor dos *Diálogo* esteve por Lisboa em 1604[768]. Quando estante em Olinda, Fernandes Brandão actuou para Bento Dias Santiago[769], pai de Miguel Dias Santiago que seria correspondente de Paulo de Pina nos anos em que residiu em Olinda[770]. Uma vez tornado ao reino, viveu um período em Lisboa, pelo menos aqui se contrata com mestres de navios no ano de 1604, tendo deixado no Brasil, para obedecer às suas encomendas, Duarte Dias Frandes e Manuel Dias da Paz[771]. Rodrigo Serrão de Oliveira deslocou-se para Pernambuco em 1615, remetendo açúcar a Vicente João Moreno e a Manuel da Costa Brandão[772]. Viria mais tarde para o reino e Manuel da Costa Brandão passou temporadas em Olinda, sendo chamado a depor diante do visitador Daniel do Lago em 1620[773], depois de aparecer em contratos de fretamento em Lisboa com o enigmático título de banqueiro da corte de Roma. Jorge Esteves foi um dos grandes importadores de açúcar do Porto, participando em contratos datados de 1596, 1600, 1605 e 1606[774]. A intermitência das

---

[763] - Ver capítulo II.
[764] - AHDL, C.7^{A}, C.15, L.3, fl. 137.
[765] - AHDL, C. 9^{A}, C.5, L.21, fl. 106 v°; L.22, fl. 37.
[766] - AHDL, C.7^{A}, C.21, L.3, fl. 48v°.
[767] - AHDL, C.1, C.27, L. 132, fl. 59v°.
[768] - AHDL, C.9^{A}, C.5, L.21, fl. 106v°, L.22, fl. 37.
[769] - AHDL, C.7^{A}, C.15, L.2, fl.87.
[770] - AHDL, C. 9^{A}, C.1, L.1, fl. 1v°; L.4, fl. 5. Mello, José Antônio Gonsalves de, *Gente da Nação. Cristãos-Novos e Judeus em Pernambuco. 1542-1654*, 2ª ed. Recife, 1996, p.40-43.
[771] - AHDL, C.9^{A}, C.5, L.21, fl. 106v°; e L.22, fl. 37.
[772] - AHDL, C.12^{A}, C.12, L.44, fl.128.
[773] - Anita Novinsky, *Cristãos-Novos na Bahia*, S. paulo, 1972, p.113.
[774] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 110, fl. 117; PO2, L.15, fl. 112v°; L.24, fl.71 e fl. 185; PO1°, 3ª série, L. 126, fl. 89; PO2, L. 25, fl. 183 v°.

suas participações, extensível a qualquer comerciante, alguma coisa deve a este deambulação, pois entretanto esteve em Pernambuco, correspondendo-se com os Rodrigues d'Elvas, (Fernão e Manuel)[775], residentes em Lisboa, homens com parentes na colónia (Diogo Rodrigues d'Elvas). Jerónimo Gomes Pessoa, mercador de Lisboa por diversas vias associado à génese da Companhia Geral do Comércio do Brasil, viveu em Pernambuco executando tarefas por ordem de Walter Yate e de Francisco de Cáceres, do Porto[776]. Não vale a pena sobrecarregar a exposição de mais exemplos. Estes foram os mais eloquentes porque buliram com gente de peso e parecem ser expressivos de como dificilmente se pode atribuir ao papel de correspondente nos portos brasileiros uma posição subalterna, escudado, aliás, na confiança depositada nos laços familiares. São ainda exemplos da itinerância como uma necessidade imposta pela profissão. Os agentes instalados no exterior gozam do atributo de correspondentes ou de procuradores e não deverão ser designados de feitores, evitando-se uma imprecisa conotação com relações hierarquizadas.

O conhecimento destes agentes decorre, naturalmente, da intenção dos fretadores importarem ou exportarem mercadorias, pois indicaram nos contratos a quem o mestre se deveria dirigir para garantir, no tempo estipulado, a estiva das mercadorias enumeradas. A regularidade deste item nos contratos é variável de Lisboa para o Porto. Ali, não falta, sendo até possível descortinar casos em que o mercador, desejoso de observar o acordo, fornece uma lista, por vezes extensa, de agentes infalíveis. Aqui, esses pormenores são muitas vezes omitidos, escapando a explicação da diferença. Não coincidindo com circunstâncias em que viajasse alguém acompanhando as mercadorias, não há maneira de se conhecer pormenorizadamente todas as redes tecidas por gente do norte. O quadro XXXII peca, por isso, na avaliação do número de correspondentes brasileiros, subestimando o grupo, por falta de informação tão sólida para o Porto quanto a coligida para Lisboa.

---

[775] - AHDL, C.7[A], C.20, L.10, fl. 58.
[776] - AHDP, PO2, L.46, fl.84.

QUADRO XXXII Grau de interacção dos portos Os agentes no Brasil			
A **Porto**	**B** **Correspondentes**	**C** **Carregadores**	**C/B** **Índice de Interacção**
Pernambuco	235	256	1
Bahia	158	253	1,6
Rio de Janeiro	26	41	1,5
Ilhas	58	166	2,8

Irrelevante o contraste entre Pernambuco e Bahia no número de operadores radicados, ainda que temporariamente, no reino (coluna C). A distância é, todavia, notável relativamente ao Rio de Janeiro e às Ilhas. Reunindo-se 256 nomes para Pernambuco e 253 para a Bahia, para o outro porto brasileiro, porque só adquiriu significado no tráfico do açúcar depois de 1624, identificaram-se apenas 41 comerciantes de Lisboa e Porto. Deve ser esclarecido que os grupos não são inteiramente independentes, havendo quem traficasse com todos os espaços brasileiros, desenhando-se uma razoável mancha de intercepção entre os operadores de qualquer porto. Os que se envolveram nas ilhas (166 indivíduos) constituem um subconjunto, perfazendo 65% dos comerciantes da Bahia ou de Pernambuco. A verdadeira discrepância reside na dimensão dos recursos humanos necessários para sustentar as relações comerciais, surgindo diferenças de monta entre os grupos instalados nas escalas e nas colónias (coluna B), tecendo graus de interacção desiguais. Assim, enquanto Pernambuco exigia uma relação de 1 para 1, Bahia e Rio de Janeiro pediam apenas 1 correspondente para 1,6 e 1,5 mercadores do Reino. As ilhas seriam paragens onde se encontravam mercadores de extraordinária envergadura, permitindo uma relação de 1 para 2,8 (quase três). Níveis distintos de interacção para serem tomados como um sinal de desiguais fluxos de emigração, obrigatoriamente paralelos aos circuitos de mercadorias. O tráfico das ilhas poderia ser satisfeito com poucos recursos pois cada um dos que residiam nos arquipélagos era capaz de ir ao encontro das solicitações de quase três mercadores do reino. Ao invés, Pernambuco julga-se ter sido lugar com forte poder de atracção de imigrantes do reino. Notou-

se acima, citando um exemplo de um contrato respeitante a vários carregadores, que o facto dos sete envolvidos terem um e o mesmo agente na Madeira traria alguns benefícios ao armador, simulando-se uma concentração, deveras inexistente, mas na prática funcional. Nesse sentido, relações trivalentes, de três para um, de vários fretadores para um correspondente, como esta descoberta nos arquipélagos, convergem linhas de tráfico que, no reino, estariam dispersas. Relações de 2,8 para 1 é o índice médio mais elevado que se encontra nas teias interportuárias. Este o patamar escolhido para analisar a valência das relações, levando a seleccionar em cada porto do exterior os correspondentes ao serviço de três ou mais comerciantes do Reino (quadro XXXII-a).

Os 11 agentes excepcionais das ilhas poderiam, na verdade, ser reduzidos a 7, pois existia uma clara afinidade familiar entre seis deles, compondo duas activas casas mercantis: os Vitória, na Madeira (entrando no total Afonso, António e Francisco); e os Frias de Salazar nas Canárias, radicados em Tenerife/ Guarachico (Cristóvão, Lourenço e Ventura), qualquer deles lidando com nomes de peso do grupo do reino até 1618-1620. Na fase mais turbulenta, posterior a 1624, a valência das relações dos ilhéus altera-se, não sendo possível descortinar nenhum que respondesse ao critério de selecção. Alguma mudança ter-se-á concretizado ao longo do período em estudo. Aquele grau de amplitude exibido pelos Frias de Salazar e pelos Lopes Vitória traduz uma concentração desaparecida depois de 1624, em parte resultante de certa renovação do grupo mercantil autóctone: as investidas inquisitorias terão aumentado a permeabilidade à presença estrangeira[777]. Uma desestruturação que pode ser responsável por graus de concentração inferiores, embora tal leitura careça de confirmação notarial, pois a identificação dos correspondentes instalados nos arquipélagos deixa de constar por regra nos contratos celebrados em Lisboa.

---

[777] - F. Mauro, *Ob Cit.*, pp. 573 e 580, embora o autor se contradiga, admitindo, de início a existência de uma concentração depois de 1640, afirmaria, depois " le trafic de Madère, on le voit, n'a pas augmenté entre 1620 et 1650. Le nombres des marchands a plutôt augmenté. Mais celui des gros marchands a plutôt diminué",(p.580), o que só permite concluir um grau inferior de concentração.

QUADRO XXXII - A1

Correspondentes de três ou mais carregadores do Reino

(Código do navio- Navios fretados pelos respectivos carregadores)

Correspondentes da Bahia	Carregadores	Código do navio
António Lopes Soares	Gaspar Fernandes	83,88, 75, 78, 27, 68, 91
	Manuel Soares	111, 70, 87
	Nuno Álvares	27,68, 70,75, 78, 83, 88, 91
António Nunes Reimão	Àlvaro Fernandes	24
	Diogo Duarte	41, 80, 47
	Francisco Nunes	265, 254, 267,
	Pero Nunes Reimão	44
Belchior Vaz	António Martins Viegas	83,111,78,68,70,99,98
	Diogo Fernandes d' Elvas	111,88,107,91
	Fernão Rodrigues d'Elvas	111
	Manuel Rodrigues d'Elvas	87,111, 91
Diogo Lopes Ulhoa	António Lopes Ulhoa	36
	Diogo Rodrigues de Lisboa	394, 10,388, 392
	Rodrigo António Bravo	10,425,387
Francisco de Araújo	Ciprião Rodrigues	101,53,33
	Heitor Coronel	88,44, 110
	Simão Lopes de Lima	33
	Walter Yate	217, 155
Francisco Fernandes d'Elvas	João Guterres	326
	Marcos da Silva	326
	Nicolau Mian e companhia	227
	Tomás Botelho da Silveira	228
Francisco Rodrigues Castilho	Ciprião Rodrigues	101, 53, 33
	Luís Vizato	41
	Simão Lopes de Lima	33
Lourenço Figueira	António Rodrigues Feijó	111
	Francisco Lopes Homem	75
	Rui Lopes Homem	68,89, 91, 94
Manuel Rodrigues Sanches	Baltazar Rodrigues Duarte	88, 78, 86, 91, 98
	Garcia Mendes	133
	Lopo Sanches	118, 119
Nicolau Mendes	Afonso Vaz d'Évora	45, 41,55,44,45,38,47
	Cristóvão Vaz Pinto	83,111, 36, 47
	Diogo Francês	45,41,44,52,38,47
	Diogo Nunes d'Évora	55, 68
	Francisco Vaz	47
	Henrique Mendes de Lima	55
	Henrique Mendes Vizinho	52
	Jorge Fernandes Vila Nova	52
	Rodrigo da Veiga (d´Évora)	41,55,44,47
Pero Dias Sanches	António Martins Viegas	83,111, 78,68,70,99,98
	Diogo Fernandes d' Elvas	111,88,107,91
	Diogo Ribeiro	103,123,118,75,78,70,99,119,91,98
	Fernão Rodrigues d'Elvas	111
	Garcia Rodrigues Vaz	41,47
	Gaspar Fernandes Penso	83,88
	Manuel Rodrigues d'Elvas	87,111,91
	Manuel Rodrigues Mértola	88,78,91,98
Simão Dias	André Nunes Pina	251,254
	Domingos Lopes Vitória	251
	Gaspar Jorge	265, 254,267,251
Tomás Rodrigues Pinto	António Rodrigues da Veiga	68,93, 106, 69
	Diogo Nunes d'Évora	55, 68
	Manuel Rodrigues Duarte	81,55, 44, 36, 34
	Rodrigo da Veiga (d´Évora)	41, 55, 44, 47

QUADRO XXXII - A2

Correspondentes de três ou mais carregadores do Reino

(Código do navio- Navios fretados pelos respectivos carregadores)

Correspondentes de Pernambuco	Carregadores	Código de Navios
Abel Pacheco	Gaspar Pacheco	416, 409, 171,185
	João Ribeiro da Silva	408
	Sebastião Pacheco	409, 396, 318
	Walter Yate	361
André do Couto	António Pedroso	69
	António Rodrigues da Veiga	93,106,69
	Diogo Lopes da Silveira	73,73,93,80
	Gregório Gomes Galego	105
	Manuel Fernandes Anjo	253, 46
	Rodrigo Pires Brandão	69,74
Baltazar Rodrigues Mendes	Diogo Fernandes d'Elvas	107
	Gaspar Fernandes Anjo	54,105
	Manuel Rodrigues d'Elvas	40,49,107
Cosme de Araújo	Diogo da Veiga	37
	Diogo Soares Lamego	23
	Rodrigo da Veiga d'Évora	74,69,43,40,45,49,46
	Vicente Rodrigues de Sousa	118,119
Diogo Henriques	Domingos Henriques	262,292,268
	Gaspar Cardoso da Pena	292
	Henrique da Costa	292
Francisco Dias	Fernão Rodrigues d'Elvas	30,14,42,23,40,32,16,49,15
	Manuel António Porto	524
	Manuel Rodrigues d'Elvas	40,49,107
Francisco Rodrigues Sarzeda	Anfonso Vaz d'Évora	46,52,49,46,50
	Diogo Francês	46,49,54,46,50
	Diogo Nunes d'Évora	45,61,69
	Rodrigo da Veiga d'Évora	74,69,43,40,45,49,46
	Simão Fernandes	61
Francisco Vaz Soares	Bento Dias Santiago	29
	Fernão Rodrigues d'Elvas	30,14,42,23,40,32,16,49,15
	Manuel Rodrigues Pinto	37
	Simão Lopes	277
João Soares	Afonso Vaz d'Évora	46,52,49,46,50
	Diogo Francês	46,54,49,46,50
	Diogo Nunes d'Évora	45,61,69
	Henrique Mendes Vizinho	49
	Manuel Rodrigues Duarte	37,61,46,80,50
João Vieira	Francisco Nunes	391
	Gaspar de Sousa	11,390,391,384,12
	Gonçalo Fernandes	391,384
	Manuel Vaz	391
	Marcos Vieira	391
Jorge Esteves	Fernão Rodrigues d'Elvas	14,30,42,23,40,32,16,49,15
	João Galego Gil	31,32,49,46
	Manuel Rodrigues d'Elvas	40,49,107
Lopo Serrão	Afonso Vaz d'Évora	46,52,49,46,50
	Diogo Rodrigues de Lisboa	42,361,109,107
	Jorge Gomes de Lamego	40
Manuel Cardoso de Milão	Diogo Francês	46,54,49,46,50
	Fernão Lopes Milão	71
	Henrique Dias Milão	46,50
	Pedro de Galegos	61
Manuel Carvalho	Francisco Nunes Ximenes	265,254,267
	João Moreno	7,76,77,62
	Pero Fernandes	66

QUADRO XXXII - A3

Correspondentes de três ou mais carregadores do Reino

(Código do navio- Navios fretados pelos respectivos carregadores)

Manuel Nunes de Lisboa	Fernão Manuel	405
	Francisco Mendes Chaves	143,173,172
	Gomes Rodrigues Pires	176
	João Gomes de Abrantes	172,173
Manuel Rodrigues Cartagena	Gaspar Fenrnades Anjo	54,105
	Henrique Dias Milão	46,50
	Manuel Teixeira	46
	Pero do Canto	46
Pero Lopes de Vera	Baltazar Rodrigues Duarte	86
	Duarte Vaz d'Évora	80,93
	Manuel Rodrigues Duarte	61,37,80,46,50
	Rodrigo Manuel Vila Boa	69
Pero Luís	Diogo Nunes d'Évora	61,45,69
	João da Costa	69
	Rodrigo da Veiga d'Évora	74,69,43,40,45,49,46
Rodrigo Serrão de Oliveira	Francisco da Costa	143
	Manuel da Costa Brandão	128,117,126,143
	Vicente João Moreno	130,176,126,129,143,192,177,168
		193,160,159,178,194,191,169,181,195

Correspondentes do Rio de Janeiro	**Carregadores**	Código de Navios
António Fernandes	Afonso Vaz d'Évora	38,38,
	Diogo Francês	38
	Nicolau Carvalho	472
Cristóvão Álvares	Francisco Fernandes Furna	213
	Gaspar Pacheco	213,166
	João Gonçalves	213
	Manuel Martins Medina	213
	Rui da Silva Pereira	213
Duarte Vaz Pinto	Adão Rodrigues de Morais	439
	António Lopes Cortes	435
	Diogo Peixoto	435
	Rodrigo Serrão de Oliveira	443
	Sebastião Pacheco	399

Correspondentes da Ilhas (Madeira)	**Carregadores**	**Códigos de Navios**
Afonso Rodrigues Vitória	Afonso Vaz d'Évora	45,41,55,44,45,38,44,46,52,49,46,50
António Rodrigues Vitória	André Soares	31,257,7,109,93,16,94,85,62,15,252,30,1
Francisco Rodrigues Vitória	António Pedroso	111, 258, 69
	António Rodrigues da Veiga	68,93,106,69
	António Rodrigues Vila Boa	69
	Baltazar Pereira	83,55,68
	Diogo Nunes d'Évora	55,68,61,45,69
	Duarte Dias Henriques	140,257,109,105,107
	Duarte Vaz d'Évora	75, 55, 78, 93, 70, 80, 47
	João da Costa	69
	João Lopes Neto	81, 78, 61
	Marcos Nunes	74, 109
	Pero da Costa	74
	Pero de Galegos	61
	Rodrigo da Veiga d'Évora	41,55,44,47,74,69,43,40,45,49,46
	Rodrigo Manuel Vila Boa	69

QUADRO XXXII - A4

Correspondentes de três ou mais carregadores do Reino

(Código do navio- Navios fretados pelos respectivos carregadores)

Diogo Nunes Belmonte	Baltazar Rodrigues Duarte	88, 78,86,91, 98
	Diogo Nunes d'Évora	55,68, 61,45,69
	Diogo Ribeiro	103,123,118,75,78,70,99,119,91,98
	Gabriel Ribeiro	35,93, 86, 54, 91
	Manuel Rodrigues Duarte	81,55,44,36,34,61,37,80,46,50
	Rodrigo Pires Brandão	69,74
	Simão Fernandes	61
	Simão Fragoso	83,68,70
Pero de Azevedo	Afonso Lopes	83,88, 91
	Estêvão Gomes	87,91
	Francisco Lopes Homem	114,75
	Francisco Remires	87

Canárias	**Carregadores**	**Códigos de Navios**
Cristóvão Frias de Salazar	Afonso Lopes	83,88,91
Lourenço Frias de Salazar	António Dias Tinoco	111, 123,75, 77,76
Ventura de Frias Salazar	Ciprião Rodrigues	1,101,53,33
	Duarte Vaz d'Évora	75,55, 78, 93, 70,80, 47
	Fernão Ximenes	76,77
	Gaspar Fernandes Penso	83,88
	Gaspar Ximenes	76,77, 80
	João Moreno	7,76,77,62
	Luís Vieira	101, 257, 124
	Manuel Fernandes Anjo	253,46
	Martim Alonso	123, 83, 79,132,198
	Nuno Álvares	83,88,75,78,27,68,91
	Paulo de Pina	76,77, 37, 49
	Simão Álvares	83,78, 10
	Tomás Pinel	32, 76, 77, 62
Diogo Nunes Sepúlveda	António Martins Viegas	83,111,78,68,70,99,98
	Diogo Gomes	101
	Gabriel Ribeiro	35, 93, 86, 54, 91, 72
	João Lopes Neto	81, 78, 61
	Manuel Rodrigues Duarte	81,55,44,36,34
Gaspar Barreiros	Cristóvão Manuel	267
	Francisco Manuel	267, 270, 322
	Gaspar Jorge	265,254,267,251
João Teixeira	André Soares	31,257,7,109,93,16,94,85,62,15,252,30,1
	Diogo Soares	136, 113
	Gaspar Fernandes Penso	83,88
	Gonçalo Velho	136
	Nuno Álvares	83,88,75,78,27,68,91

Da lista dos indivíduos da Bahia ou de Pernambuco, com três ou mais ligações no Reino, não figuram todos os agentes na esfera de acção de conceituados mercadores. Por exemplo, Manuel da Veiga e Afonso Vaz de Sousa tinham um mesmo correspondente, Cristóvão Vaz Pinto, cuja actividade se circunscrevia a estes dois indivíduos entre 1599 e 1601[778]. Por

[778] - AHDL, C.12^{A}, C.1, L.1, fl. 18v°; C.11, C.12, L.46, fl. 31v°; C.9^{A}, C.1, L.4, fl. 66; C.11, C.14, L.51, fl. 10v°.

seu turno, Estêvão de Brito Freire, quando esteve no Brasil, na Bahia, expediu açúcar por encomenda de Vicente Rodrigues de Sousa e não se descobre mais nenhum mercador nas relações deste senhor de engenho durante o seu tempo de residência fora do Reino[779]. Adão Rodrigues de Morais, do Porto, e Rodrigo Serrão de Oliveira, em Lisboa na década de trinta, contavam com os préstimos dos mesmos agentes na Bahia. Eram eles Gaspar Rodrigues Pinto e Simão Pereira, totalmente absorvidos nas encomendas destes mercadores, não sendo, por isso, abrangidos pelo critério de selecção[780]. Reparos para analisar com rigor a informação reunida no quadro XXXII -a. Uma vez que só estão aí incluídos os correspondentes de três ou mais comerciantes residentes em Portugal, muitos dos grandes mercadores ficam na sombra. Essa exclusão permite depreender que uma parte dos maiores importadores estabelecia correspondências em situação próxima da exclusividade, sendo mais evidente essa solução nos anos posteriores a 1614. No quadro XXXII- b, construído na perspectiva do Reino, considerando os comerciantes com três ou mais agentes em algum porto do exterior, observação complementar da anterior baseada no quadro XXXII- a, apenas 11 dos 54 casos se reportam a períodos de actividade posteriores a 1614, denunciando em que medida o acréscimo de volume de tráfico pôde interferir na tipologia das redes. Relações de 1 para 3, mais abundantes entre 1580 e 1601, vão perdendo expressão, quer se analise o problema do ponto de vista da colónia ou do reino. Relações unívocas, ou próximas disso, parecem generalizar-se, suspeitando-se ser o efeito de contactos cada vez mais intensos, convidativos a uma fixação mais prolongada na colónia. Nos bastidores estariam fluxos de emigração mercantil, alargando-se a comunidade no exterior. Esta, mais ampla, com membros envolvidos em relações privilegiadas com apenas um mercador da metrópole, podia diversificar localmente os seus negócios, imiscuindo-se na armação e no tráfico de escravos.

---

[779] - AHDL, C.1, C.16, L.78, fl.4 e fl. 46v°.
[780] - AHDP, PO4, L.23, fl. 216v°; AHDL, C.12[A], C.36, L.129, fl. 69v°.

QUADRO XXXII-B1

Carregadores com três ou mais correspondentes no exterior

Carregador	Correspondentes Ilhas (Ten; Mad;Açores)	Correspondentes Bahia	Correspondentes Pernambuco	Rio de Janeiro	Período de Actividade	Residên.	Códi.. de Navios
Adão Rodrigues de Morais		Francisco Soares de Abreu	Afonso Serrão de Oliveira	João Rodrigues Bravo			
		Gaspar Rodrigues Pinto	João Guterres Ramires	Duarte Vaz Pinto	1624-1640	Porto	439
		Simão Pereira	Manuel Moreno Alonso	Pantaleão Duarte			
Afonso Lopes	João de Frias Salazar (T)	Luís da Silveira					
	Lourenço Frias (T)	Luís Vieira			1602-1614	Lisboa	83,88.91
	Ventura Frias Salazar(T)	Guilherme Mendes					
Afonso Vaz de Sousa		Manuel Porto					
		Rodrigo Álvares de Castro			1580-1601	Lisboa	87,123,8 1,79 8,
		Pero Vaz de Sousa					75,7 91
		Cristóvão Vaz Pinto					
Afonso Vaz d'Évora		Nicolau Mendes	João Soares				
			Francisco Rodrigues Sarzeda		1580-1601	Lisboa	45,4 41, 55,4 ,45,
			Diogo Correia				52,38,49, 47,46 50
			Lopo Serrão				
			Pero Henriques				
Álvaro Fernandes (confeiteiro)		António Nunes Reimão					
		Gomes Fernandes					
		Luís Francisco			1580-1601	Lisboa	24
Ambrósio Fernandes Brandão			Paulo de Almeida		1602-1614	Lisboa	105,106, 107
			Francisco Lopes Brandão				
			Pedro de Morais				
André Lopes			Álvaro Velho Barreto		1580-1601	Lisboa	24,5 ,30
			António da Costa				
			Jerónimo Pais				
André Soares	Francisco Fernandes Tavira (M)		Gaspar Gomes		1580-1601	Lisboa	31,257,7, 109.
	Francisco Rodrigues Vitória		Diogo Soares				93, ,94, 85
	João Teixeira		Fernão Soares				62,15,25 2,30,18
			Filipe da Paz				
			Tomás Nunes Pina				
António Vaz de Gusmão			João Guterres Ramires		?1624-1640	Porto	411, 385
			João de Ulhoa				
			Frencisco Gomes Pina				
Baltazar Pereira		Diogo Barbosa			1580-1601	Lisboa	83,55,68
		Baltazar Velho					
		Bento de Vasconcelos					
Bento Dias Santiago			Francisco Vaz		1580-1601	Lisboa	29
			Diogo Fernandes				
			Ambrósio Fernandes Brandão				
Ciprião Rodrigues		Francisco de Araújo		Francisco Rodrigues Castilho	1580-1601	Lisboa	101, 53, 33
		Francisco Rodrigues Castilho António de Molenes		João de Araújo	1602-1614		

QUADRO XXXII-B2

Carregadores com três ou mais correspondentes no exterior

Carregador	Correspondentes Ilhas (Ten; Mad;Açores)	Correspondentes Bahia	Correspondentes Pernambuco	Rio de Janeiro	Período de Actividade	Residên.	Código de Navios
Cristóvão Vaz Pinto		Jerónimo de Chaves			1580-1601	Lisboa	83,111,36,47
		Lopo Rodrigues d'Évora					
		Nicolau Mendes					
Diogo Fernandes			Martim Alonso de Alcalá		1580-1601	Lisboa	273, 30
			Simão Rodrigues				
			Jorge Tomás				
Diogo Fernandes d'Elvas		Diogo Dias Sanches			1602-1614	Lisboa	111, 88,107, 91
		Fernão Rodrigues d'Elvas					
		Belchior Vaz					
Diogo Francês		Nicolau Mendes	João Soares		1580-1601	Lisboa	46, 54, 49, 46, 50
			Francisco Rodrigues Sarzeda				
			Manuel Cardoso de Milão				
			Diogo Correia				
			Pero Henriques				
Diogo Nunes d'Évora	Diogo Nunes Belmonte (M)	Nicolau Mendes	João Soares		1580-1601	Lisboa	55,61, 68, 45
	António Rodrigues Vitória (M)	Tomés Rodrigues Pinto	Francisco Rodrigues Sarzeda				69
			Pero Luís				
Diogo Ribeiro		Baltazar Ribeiro			1580-1601	Lisboa	103,123, 118,75,
		Pero Dias Sanches			1602-1614		79,70,99, 119,
		António Ribeiro					91,98
Domingos Lopes Vitória	? (Madeira)	Pero de Araújo	Bento Cardoso		1602-1614	Porto	333,247, 323,251
	? (Tenerife)	Simão Dias	Brás Lopes		1615-1623		299,324, 272,277,
		Gaspar de Azevedo	Gaspar Álvares				337
Duarte Dias Henriques	António Rodrigues Vitória (M)		Gaspar de Mendonça		1602-1614	Lisboa	140,257, 109
	Gaspar Gomes da Cunha (T)		Manuel de Figueiroa		1615-1623		105,107
			Carlos Francisco Drago				
Fernão Rodrigues d'Elvas			Diogo Rodrigues d'Elvas		1580-1601	Lisboa	42, 23, 40,32
			António Diogo Rodrigues				49,15
			João Mendes				
			Francisco Vaz Soares				
			João Gomes				
			Diogo Fernandes				
			Francisco Dias				
			Jorge Esteves				
Francisco de Caceres			Duarte Luís	Baltazar Rodrigues Cardoso	1615-1623		
			Jerónimo Gomes Gouveia	Miguel Cardoso	1624-1640	Porto	11,410,384
			Filipe Dias Vale				385,342
			António Ferreira Gomes				
			Baltazar da Fonseca				
			Gaspar Ferreira				

QUADRO XXXII-B3

Carregadores com três ou mais correspondentes no exterior

Carregador	Correspondentes Ilhas (Ten; Mad;Açores)	Correspondentes Bahia	Correspondentes Pernambuco	Rio de Janeiro	Período de Actividade	Residên.	Código de Navios
Francisco Lopes Homem	Francisco Dias (M)				1580-1601	Lisboa	114, 75
	Martins Gonçalves (M)				1602.1614		
	Vicente Fernandes (M)						
	Manuel Gonçalves (T)						
Francisco Mendes Chaves		Henrique d'Orta	Vicente Cardoso		1615-1623	Lisboa	141, 173, 172
		Ambrósio de Ataíde	Manuel Nunes de Lisboa		1624-1640		405
			Simão Vieira do Porto				
			Manuel Fernandes Henriques				
Francisco Nunes Ximenes	? (Madeira)		Henrique Bernardes		1580-1601	Porto	265, 280, [illegible]4
	? (Tenerife)		Lopo Fernão Botelho		1602-1614		247, [illegible]7
			Manuel Carvalho				
Gaspar de Sousa			Manuel Marinho de Brito		1624-1640	Porto	390, 11, 391, [illegible]84
			João Vieira				12,3 [illegible]
			António Dias				
Gaspar Fernandes Anjo		João Fernandes Anjo	Valentim Fernandes Anjo		1580-1601	Lisboa	54, 105
		António Lopes Soares	Manuel Rodrigues Cartagena				
			Baltazar Rodrigues				
Gaspar Pacheco	Jorge de Sousa (M)		Miguel Arnao	Cristóvão Álvares	1624-1640	Lisboa	207, [illegible]16, 409
			João Leitão	João da Silva			423, [illegible]71, 421,213
			Abel Pacheco				200,185, 204, [illegible]66
Henrique Dias Milão			Manuel Rodrigues Cartagena		1580-1601	Lisboa	46,5[illegible]
			Gomes Rodrigues Milão				
			Manuel Cardoso de Milão				
João Galego Gil			Pero Cardigo		1580-1601	Lisboa	46,49
			Jorge Esteves				
			André Gonçalves				
			Álvaro Rodrigues Leão				
João Nunes			Lourenço Nunes		1580-1601	Lisboa	54,[illegible]6, 29
			Jorge Nunes				
			Belchior Garcia Rebelo				
			Manuel Dias				
			Diogo Nunes				
Júlio de Moura		Francisco Lopes			1602-1614	Lisboa	118 119
		Diogo Vedrofe Francisco Lopes Franco					
Manuel Francisco			Gaspar Fernandes		1580-1601	Porto	247, 262
			Francisco Rodrigues				
			António Dias				
Manuel Gomes d'Elvas		Dinis de Andrade			1580-1601	Lisboa	31, 8,24
		Francisco Ribeiro					93, [illegible]
		Luís Vaz					

QUADRO XXXII-B4

Carregadores com três ou mais correspondentes no exterior

arregador	Correspondentes Ilhas (Ten; Mad;Açores)	Correspondentes Bahia	Correspondentes Pernambuco	Rio de Janeiro	Período de Actividade	Residên.	Código de Navios
Manuel Rodrigues Elvas		António Cardoso de barros	João Gomes		1580-1601	Lisboa	87, 111,40, 49
		Pero Dias Sanches	Baltazar Rodrigues Mendes		1602-1614		107,91
		Belchior Vaz	Francisco Dias				
			Jorge Esteves				
anuel Rodrigues Duarte		Tomás Rodrigues Pinto	Manuel Dias Leitão		1580-1601	Lisboa	81, 55, 61, 44
		Gaspar de Lima	Pero Lopes de Vera				37,80,36, 34
		Fernando Vaz	João Luís de Tavira				46,50
		Lopo Sanches	João Soares				
Miguel Dias ntiago			Baltazar Gonçalves Moreno		1580-1601	Lisboa	416, 408, 109
			Duarte Dias Fernandes		1624-1640	Porto	105, 107
			António de Azevedo				
			Duarte Dias Frandes				
			Manuel Dias da Paz				
			Jerónimo Pais				
			Migues Dias da Paz				
			João da Paz				
colau rvalho				Manuel Leão	1624-1640	Porto	444
				Domingos Pereira			
				António Fernandes			
no Álvares	João Teixeira (T)	António Lopes Soares			1580-1601	Lisboa	83,88, 75, 78
	Ventura de Frias Salazar (T)	Jerónimo Pais					27, 68, 91
	Digo Mendes de Leão (M)						
Rodrigo da Veiga d'Évora	António Rodrigues Vitória (M)	Manuel Pinto	Pero Luís		1580-1601	Lisboa	74, 69, 41,43
		Nicolau Nunes	Cosmo de Araújo				55,44, 40,45,
		Tomás Rodrigues Pinto	Francisco Rodrigues Sarzeda				49, 47, 46
		Manuel Porto	Manuel Fernandes				
drigo tónio Bravo		Pascoal Bravo Manuel Botelho Cardoso			1615-1623 1624-1640	Porto	10, 425, 387
		Diogo Lopes Ulhoa					
		Domingos Coelho					
Lopes Homem	Vicente Fernandes (M)	Bastião Fernandes			1580-1601	Lisboa	68, 86, 89, 94
	Martim Gonçalves (M)	Lourenço Figueira			1602-1614		248, 91
	Antonio Fernandes Homem (M)						
	Francisco Dias (M)						
Simão Vaz		Rodrigo Álvares António Francisco do Porto Baltazar Coutinho			1580-1601	Porto	2
Tomás Pinheiro			Luis Antunes		1580-1601	Lisboa	7
			Álvaro Antunes				
			Jorge de Matos				

QUADRO XXXII-B5

Carregadores com três ou mais correspondentes no exterior

Carregador	Correspondentes Ilhas (Ten; Mad;Açores)	Correspondentes Bahia	Correspondentes Pernambuco	Rio de Janeiro	Período de Actividade	Residên.	Código de Navios
Vicente João Moreno			Simão Vieira do Porto		1614-1623	Lisboa	130,176, 126
			Baltazar Gonçalves Moreno		1624-1640		129, 13, 192, 77
			Miguel Dias de Alva				168,193, 160,159
			Jorge Lopes				178, 94, 191, 59
			Rodrigo Serrão de Oliveira				181,195
			Manuel Moreno Alonso				
			João Domingues				
Walter Yate	? (Madeira)	Lourenço Gomes	Jerónimo Gomes Pessoa		1624-1640	Lisboa	217,361, 155
		Francisco de Aguiar	Francisco de Barros				
			Abel Pacheco				

QUADRO XXXII - c

Interacção portuária : relações múltiplas dos agentes no exterior

A Porto	B Correspon-dentes	C Carrega-dores	C/B Índice de Interacção médio
Pernambuco	235	256	1
Bahia	158	253	1,6
Rio de Jan	26	41	1,5
Ilhas	58	166	2,8

A	D	E	D/B	E/C	E/D	(E/D) / (C/B)
Porto	Correspon. c/ ligações Múltiplas	Carregadores abrangidos	Correspon. c/ligações mais intensas (%)	Abrangência das relações mais intensas (%)	Indice de interacção superior	Representação da interacção superior
Pernambuco	19	58	8	22,6	3	3
Bahia	13	46	8,2	18,1	3,5	2,1
Rio de Jan	3	13	11,5	31,7	4,3	2,8
Ilhas	11	49	18,9	29,5	4,4	1,5

O quadro XXXII-c, realizado a partir do quadro XXXII-a, analisa as relações mais diversificadas e classifica os portos em função da representatividade destes subgrupos, definidos por agentes participantes em ligações múltiplas, de 1 para >

ou = 3. O número de indivíduos abrangidos pelo critério é, em qualquer porto, pouco significativo, não ultrapassando os 20% (coluna D/B), colocando Pernambuco e Bahia em pé de igualdade, seguidos de perto pelo Rio de Janeiro, mas destacando-se as ilhas, onde esses "super-agentes" atingem os 18,9% dos comerciantes ilhéus. O significado da sua actuação mede-se pelas colunas "E/C" e "(E/D)/ (C/B)" que respondem às questões sobre a abrangência destas relações múltiplas, para o grupo do Reino, e sobre o seu significado relativamente ao grau de interacção médio de cada um dos portos. Aqui as diferenças são mais claras.

O significado da actividade destes agentes é já notável para os que lidavam com o Rio de Janeiro, envolvendo 31,7% dos mercadores do reino com tráfico neste porto. Segue-se-lhe as ilhas. De novo, Bahia e Pernambuco têm expressões muito próximas, rondando os 20% (coluna "E/C"). Conclui-se que, em qualquer das margens do Atlântico, uma franja considerável dos agentes mercantis não estava abrangida por este tipo de relações. O Rio de Janeiro teria um perfil singular pela sua tardia participação no circuito do açúcar, pedindo ainda em 1624 um grau superior de concentração, dada a recente e escassa emigração de agentes mercantis. Três dos seus mercadores acudiam às necessidades de 31,7% dos comerciantes de Lisboa ou Porto.

Esclarecido o grau de abrangência deste universo, passe-se a analisar a sua especificidade na organização mercantil da colónia, observando a coluna "(E/D)/ (C/B)", resultado de um cálculo prévio sobre o grau de amplitude das relações neste patamar superior (E/D). Rio de Janeiro e Ilhas, por um lado, Bahia e Pernambuco por outro. Aqui, cada um dos "super-agentes" assegura as encomendas de 3 e 3,5 mercadores do Reino, enquanto ali, o escalão salta para 4,3 e 4,4. Não basta esta constatação para hierarquizar o grau de eficiência destes homens. É preciso confrontá-lo com as relações médias de cada porto (coluna "(E/D)/(C/B)"). Só assim se destaca a excepcionalidade daqueles 8% dos correspondentes de Pernambuco (individualizados no quadro XXXII-a) que, acautelando o serviço de 22,6% dos mercadores do reino, estabeleceram ligações de uma amplitude inigualável, quer no quadro geral do porto, onde a média é de 1 para 1, quer no conjunto de todos os portos. Contrasta com as ilhas, onde 18,9% dos agentes, respondendo às solicitações de cerca de 30% dos mercadores de vinho, pouco se destacam nas suas amplas relações de 1 para 4,4 de uma média, vulgar nestes portos insulares, de 1 para 2,8.

Em síntese, atendendo aos recursos humanos médios necessários ao tráfico de açúcar, (coluna C/B), Pernambuco era o porto mais exigente,

remetendo para o maior grau de dispersão. Bem destacadas, no seu grau de concentração, estavam as ilhas. Quanto à eficiência dos agentes com relações mais diversificadas, (coluna E/C), o Rio de Janeiro e as ilhas, os mais concentrados, encimam a hierarquia. Quanto ao grau de relevância das relações múltiplas destes operadores, para o padrão médio de cada porto, Pernambuco e Rio de Janeiro destacam-se diante da perda de primazia das ilhas.

Organizações mercantis indispensáveis a fluxos de mercadorias que, pelo padrão de viagens tipificado, podem ser circunscritas a uma análise modelar centrada no vinho, como exportação principal, e no açúcar, como produto importado. A partir das tonelagens de frete são possíveis algumas considerações sobre o seu efeito na taxa de utilização dos navios em trânsito pelo Atlântico sul. Não pode haver a pretensão de se chegar a medir com fiabilidade quantidades totais implicadas nas linhas de tráfico. Os contratos de fretamento, de frequência irregular e sujeitos a condicionalismos vários, são falíveis se utilizados com esse objectivo. Viabilizam, antes, uma avaliação comparada de quantidades exportadas e importadas e será apenas esse o alcance de futuros balanços quantitativos.

3.4-Taxas de utilização

O desconhecimento da tonelagem dos navios em trânsito nas rotas brasileiras embaraça o estudo da eficiência do transporte. Factor determinante dos custos do armador e da rentabilidade esperada no fretamento, raramente os contratos mencionam a tonelagem do navio, respigando-se muito ocasionalmente referências, demasiado dispersas para serem seriadas, de teor indeciso, mas esclarecedor das dúvidas que os próprios operadores teriam sobre semelhantes atributos numéricos. Colhem-se noções tão vagas como aquela encontrada numa escritura de 15 de Dezembro de 1605, de um navio que "sera latino (...) de duas cubertas (...) de 60 toneladas pouquo mais ou menos"[781], ou então, tendo-se estimado a caravela em 40 toneladas, "pouco mais ou menos", nada impediu o fretamento de 43 toneladas[782]. Perante este panorama do "mais ou menos", específico das ferramentas culturais do Antigo Regime (Lucien

[781] - AHDL, C.11, C.21, L.79, fl. 139v°.
[782] - AHDL, C.11, C.12, L. 46, fl. 31 v°.

Fébvre), o contrato que selaria a encomenda de um patacho nos estaleiros do Porto traz à colação dados de inestimável utilidade pela sua precisão e clareza. Um mestre de carpintaria de naus e navios de Miragaia teve de fabricar em 1595 um patacho de "setenta toneladas com seu esporam a modo de galeam com seus vãos e coberta e sua tollda ao pe do mastro hou chapiteo ao cabrestante e qual mais for necesario". Até aqui, nada de surpreendente, pois é já sabido que se mediam os espaços sob coberta concebendo-se, desse modo, uma arqueação dos navios. O fundamental para a economia do transporte vem no fim da escritura, esclarecendo-se que aquelas 70 toneladas impostas pelo armador deveriam ser "fechadas debaixo de cuberta *afora as munyções e mantimentos do dito pataxo*"[783]. Queria-se uma embarcação que tivesse 70 toneladas de porte útil para fretamento, não podendo entrar nesse cômputo os espaços normalmente ocupados com as cargas de armação (no sentido actual, referentes a artilharia e víveres da tripulação, o "peso motor" de Chaunu). É este o conceito de tonelagem útil que interessa reter e os operadores saberiam que além destes espaços outros teria o navio, mas indiferentes para um fretamento. O desencontro entre a tonelagem de frete e a arqueação total (conceito de tonelagem de registo bruta) seria tanto mais óbvio quanto a distância/ tempo da viagem fosse exigente na reserva de mantimentos, sobressalentes e artilharia, problema bem familiar aos responsáveis dos Armazéns de Guiné e Índia, atentos à preparação de cada armada para Goa ou Malaca.

O que aquele armador, na verdade o Bailio de Leça, e todos os que lidavam com o meio marítimo entendiam por 70 toneladas úteis? A sua exploração seria sempre condicionada pelo tipo de carga, contentores e densidade de estiva das mercadorias. Saberiam que as 70 toneladas eram respeitantes a *um espaço*, mensurável com certos padrões: arcos de tonel, de pipa e de quartos, colocados em cada segmento da quilha, o rumo, equivalente à altura de um tonel (1,5 m). Dividia-se o soalho em secções de 1,5 m cada, coincidentes com as cavernas da estrutura do casco, e sobrepunham-se os arcos daquela loiça de tanoaria, preenchendo a altura da coberta. A totalidade destes arcos dava a medida das secções, cujo somatório representava uma tonelagem de registo[784]. Uma vez obtida esta medida, a sua utilização para efeitos de transporte dependeria das

[783] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.106, fl. 145 v°.
[784] - Ver exemplo dessa prática em Leonor Freire Costa, *Ob Cit.*, capítulo II.

mercadorias e respectivos contentores. Documentos do final do século XVI[785] indicam estarem generalizadas, tal como actualmente[786], tabelas de reconversão da tonelada de frete, em peso ou volume, consoante os produtos. Cada uma das toneladas consideradas no patacho, de volume idêntico ao do tonel (1,5m3)[787], permitiria carregar duas pipas de qualquer mercadoria que fosse desse modo embalada, sendo as mais densas as de vinho e de azeite. No *Memorial* supracitado, dava-se 15 quintais por tonelada como o máximo de densidade de estiva para um navio, pelo que o tonel de vinho não poderia exceder os 900 Kg, tendo, assim, cerca de 1022-1025 litros (aproximadamente os 52 almudes que o Pe Fernando Oliveira lhe atribui) e nunca os 1268 litros pensados por Pimentel Barata[788]. Nessa capacidade se aproximaria o tonel e a pipa da *bota* italiana ou da pipa provençal [789]. Chaunu atribui a estes contentores, à pipa de vinho, 27,5 arrobas, colocando o tonel (duas vezes uma pipa) num peso equivalente à tonelada de frete do açúcar[790]. Pelos contratos de fretamento, sabe-se que esse espaço, de 1,5m3, não carregaria mais que 54 arrobas de açúcar (abatido, e não com as formas em pé, como se embalava o açúcar de S. Tomé), sejam 810 Kg (1 arroba 15 kg). Tomando o patacho como um caso, pode-se concluir que:

a) arqueava 70 toneladas nos espaços destinados a carga comercial

b) 1 tonelada = 1 tonel , paralelepípedo de 1,5 m3

tonelada de registo líquida (volumétrica) – 105 m3 :

70 t = 70 x 1,5m3 = 105 m3

c) 1 tonelada = 1 tonel com peso máximo de 900 Kg

Porte útil: *tonelada útil de deslocamento (deadweight tonnage)*- 63 000 Kg:

70 t = 70 x 900 kg = 63 000 Kg[791]

---

[785] - BNL, Res., cod. 637, *Memorial de Várias Cousas Importantes*.

[786] - José Gago da Câmara Medeiros, *O Transporte Marítimo*, Lisboa, 1942, p.156.

[787] - Sobre a medida do tonel português, Quirino da Fonseca, "O Problema das Tonelagens e Formas de Querena dos navios de Vasco da Gama", *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Tomo I, Classe de Letras, 1936, pp. 297-359, p. 310.

[788] - J. Gama Pimentel Barata, "O Livro Primeiro de Architectura Naval de João Baptista Lavanha", em *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. II, Lisboa, 1989, pp.153-236, 192.

[789] - M. Morineau, *Jauges et Méthodes de Jauge Anciennes et Modernes*, Paris, 1966, p. 64.

[790] - P. Chaunu, *Ob. Cit.*, Tomo I, p. 133.

[791] - Para os conceitos de tonelagem, além do trabalho supracitado de Morineau, são indispensáveis os estudos de Frederic Lane, "Tonnages, Medieval and Modern", *Economic History Review*, vol. XVII, nº2, 1964, pp. 213-233 e de John J., McCusker, "The Tonnage of Ships Engaged in British Colonial Trade during the Eighteenth Century", *Research in Economic History*, 1981, vol. 6, pp. 73-105.

O exemplo é elucidativo para cálculo de taxas de utilização. A optimização económica de um navio depende da *densidade de estiva* das mercadorias e esta deverá ser tanto quanto possível próxima de uma medida obtida pela razão do porte útil (peso) e da tonelagem de registo líquida (volume): (P/V). O caso do patacho fornece o P/V de um navio de madeira : 600. As mercadorias têm densidades de estiva variáveis em função da volumetria dos seus contentores e respectivo peso. Se a razão peso/volume for superior ao P/V do navio, a mercadoria é pesada, se for idêntica é neutra, se for inferior é leve[792]. Pela forma como se calculava a tonelagem dos navios, a mercadoria neutra por excelência seria o vinho, representando, nessa "neutralidade", uma carga que optimizava o transporte. Resta saber em que circunstâncias se encontrava o açúcar. A tabela seguinte fornece exemplos de associações coevas entre tonelagem de registo líquida e caixas de açúcar:

Tonelagem	N° caixas	N°caixas/ tonelada	Porte útil/ton.	Data	Fonte
200	800	4	54 arrobas	1621	1
100	400	4	54 arrobas	1621	2
40	130	3	54 arrobas	1628	3

Fontes- (1)- AHU, Cons. Ult., cod. 33, fl. 1 e ss
(2)- AHDP, PO2, L.60, fl. 103
(3) - AHDP, PO1°, 3ª, L.153, fl. 129

A primeira observação é já conhecida: 1 tonelada volumétrica, 1,5 m3, comportava no máximo 54 arrobas (810 kg). Porém, houve um tempo, que se estende até 1620/1621, em que nesse volume se arrumavam 4 caixas e, depois da guerra, estaria instalada uma nova relação que conferia ao 1,5 m3 lugar para apenas 3 caixas. Olhar a mudança apenas pela alteração de peso não basta. Terá havido uma paralela mutação na volumetria dos contentores? Se a resposta for afirmativa é importante compará-la com as alterações no peso para se saber quais os efeitos do processo na densidade de estiva do açúcar.

Comece-se por calcular grosseiramente a volumetria das caixas a partir dos casos reunidos na tabela:

[792] - José Gago da Câmara Medeiros, *Ob. Cit.*, p. 164.

(1) - 200 toneladas = 300 m3 = 800 caixas
1 caixa = 0,37 m3
(2) - 100 toneladas = 150 m3 = 400 caixas
1 caixa = 0,37 m3
(3) - 40 toneladas = 60 m3 = 130 caixas
1 caixa = 0, 46 m3

Intui-se um aumento do volume das caixas, factor subjacente à nova relação de 1 tonelada para 3 caixas. No entanto, falta relacioná-lo com a variação do peso. A manter-se sempre 1 para 3, é porque nesse espaço continuariam a caber caixas de peso superior.

A pesquisa carece de informações consistentes, pois as que há são dispersas no tempo e de origem heterogénea. Um contrato de 1598 dava a caixas da Bahia o peso de 12,5 arrobas[793]. O outro, acima citado em (3), refere-se a 40 toneladas de 54 arrobas, o que pressupõe 16,6 arrobas por caixa, cabendo apenas três em cada tonelada. Pela mesma altura, em 1628, prevalece, noutra escritura, essa relação 1 t = 3 caixas[794] e daí em diante, mantendo-se a regra das 54 arrobas por tonelada, saltam números nos contratos que colocam o seu peso na proximidade das 18 arrobas, que o fisco memorizará como norma[795]. Guardada a relação 1 para 3 como regra de ouro dos cálculos para necessidades de transporte, nem por isso as caixas teriam peso fixo, estimando-se em 1644, como o mais verdadeiro, 20 arrobas, "como é costume"[796]. Em 1651, um conhecimento de carga de um mestre certificaria: "eu recebi e tenho carregado dentro na dita caravella de vos Antonio Lourenço Crespo, huma caixa de açuquar branquo *ao que dizeis* são vinte arrobas"[797]. A ressalva "ao que dizeis" é sintomática da confusão reinante. Na falta de balanças nos portos, os mestres faziam fé nas declarações dos carregadores. Mas admitia-se estarem em questão contentores com 20 arrobas sem que se alterasse a proporção relativa ao seu volume. O que se conclui? O peso variou muito mais do que o volume, pois três caixas continuariam a ser arrumadas num espaço de 1,5 m3.

---

[793] - AHDL, C.11, C.11, L.38, fl.7.
[794] AHDL, C.1, C.32, L.158, fl.112., contrato de 19 de Julho de 1628
[795] - Ver cap. III, quadro XXII e J. Andrade e Silva, *Collecção Cronológica*... Vol.IV, Lisboa, 1855, p. 235.
[796] - Regimento da frota de Salvador Correia de Sá, citado em J. F. Rocha Pombo, *História do Brazil*, vol V., Rio de Janeiro, S/d., p. 616.
[797] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana*..., p. 58.

Então, pode-se forjar uma noção aproximada da densidade de estiva destas caixas de peso variável, presumindo que o seu volume continuou próximo dos 0,46 m3:

* 1 caixa = 0,46 m3 com 18 arrobas (270 kg)
densidade de estiva = 586, quase idêntica ao P/V do vinho e de um navio de madeira. O açúcar seria uma mercadoria de estiva neutra.
* 1 caixa = 0,46 m3 com 20 arrobas (300Kg)
densidade de estiva = 652, mercadoria de estiva pesada, porque superior ao P/V.

O aumento do peso, não tendo sido acompanhado de um crescendo no volume, tornou o açúcar uma mercadoria de estiva pesada. Que repercussões pode ter esse processo na taxa de utilização? Um navio que carregasse 130 caixas de 270 kg cada, não as poderia transportar se pesassem 300 Kg, que logo ultrapassaria as "marcas de bordo livre", reconhecíveis na iconografia através de umas argolas no casco, conforme se procura comprovar com os exercícios que se seguem:

Simulação 1:
40 t = 60 m3
Porte Útil = 130 caixas = 130x 270 Kg = 35 100 Kg
Densidade de 130 caixas = 35 100Kg / 60 m3 = 585
P/V = 585, valor próximo do P/V máximo de um navio de madeira (600)
tonelada de frete = 130 caixas/3 = 43,3 t.

Simulação 2
Porte útil = 130 caixas x 300 Kg = 39 000 Kg
densidade das 130 caixas = 39 000 Kg/ 60m3 = 650

Resultado do segundo exercício é incompatível com a flutuação do navio, pois nas tabelas coevas dá-se como máximo de densidade possível 600. Nestas circunstâncias, duas alternativas se desenham. Ou se carregava menos caixas e os espaços ficavam desaproveitados, ou se optava por uma navio de tonelagem superior, se o ensejo fosse adaptar a oferta de transporte às necessidades de carga. O navio de 40 toneladas apenas carregaria 117 caixas de 20 arrobas:

Simulação 3
40 t = 60 m3
40 t = 117 caixas x 300 kg = 35 100 Kg
Volume de 117 caixas = 117 x 0,46 m3 = 53,8 m3
densidade de estiva = 585
tonelada de frete = 117 caixas/3 = 39 t.

Um acréscimo de 11% na densidade de estiva obrigaria a: 1- reduzir a quantidade de carga em 10%; 2- uma vez reduzida a quantidade de carga só se ocupariam 53,8 m3 dos 60 m3 disponíveis, donde, desperdiçar-se-ia 10% dos espaços. Pela reconversão de 1 tonelada /3 caixas, a tonelagem de frete do navio desceria de 43 para 39 (9,3%), a variação menos acentuada.

Atendendo à proporção de 54 arrobas (810 Kg) por tonelada, para transportar aquelas 130 caixas de 300 Kg (39 000 Kg), teria de entrar no porto um navio que arqueasse 48 toneladas de registo líquidas. Um aumento de 11% na densidade de estiva obrigaria um acréscimo de 20% na tonelagem de registo. Mas, então, o resultado seria:

simulação 4
48 t = 73 m3
48 t = 130 caixa x 300 Kg = 39 000 Kg
Densidade de estiva = 534.

Continuando as caixas com cerca de 0,46 m3, aquelas toneladas de registo, 73 m3, permitiriam carregar mais do que 130 caixas de estiva pesada. Na verdade, para adaptar a oferta segundo o critério das 54 arrobas para cada tonelada volumétrica, a embarcação de 48 t. comportaria mais do que 130 caixas, podendo levar 141 de 20 arrobas cada. Eis a demonstração de que os contentores de açúcar, ao variarem de peso, ultrapassando as 18 arrobas, suscitavam múltiplos desajustamentos em cálculos previamente realizados tomando a tonelada volumétrica. Por isso se generaliza a identificação dos navios não pela sua arqueação mas sim pela sua tonelagem de deslocação, através do número de caixas que transportaria. O porte útil seria atingido com 141 caixas, mas permaneceria, tal como na solução anterior, o problema da subutilização de espaços, na ordem dos

12%, e a sua compensação talvez passasse por um aumento proporcional da taxa de frete.

Este longo exercício pretendeu apontar as implicações perniciosas da variação do peso dos contentores do açúcar. Tudo indica que a optimização do transporte se atingiu em dois momentos: quando se contava 1 tonelada de registo para 4 caixas de 13,5 arrobas; ou 1 tonelada de registo para 3 caixas de 18 arrobas, isto é, enquanto a mercadoria teve densidades leves ou neutras, pois possibilitava uma exploração semelhante à alcançada com o vinho embarcado em pipas e toneis. Acima desse peso, o açúcar tornava-se mercadoria pesada, pedindo navios de arqueação mais exigente, sem que, no entanto, andassem integralmente ocupados os seus espaços.

Não foi, todavia, a questão dos contentores o factor crítico da subutilização dos navios. Além dos espaços vocacionados a carga passível de frete, os navios teriam de reservar outros para víveres, munições e material sobressalente (peso motor). Portanto, estas tonelagens de registo líquidas, que orientam os contratos de fretamento, não podem ser identificadas com a arqueação total (tonelada de registo bruta). Nas viagens brasileiras, as exigências do peso motor não seriam excessivas, mas é de prever que um navio capaz de fretar 40 toneladas tivesse de arquear pelo menos 48 a 50. Se este valor era irrelevante para o contrato de fretamento, já não seria para a contratação de tripulação e obtenção de provisões para a viagem. Não se procurando a arqueação do navio num contrato de fretamento, ela deve ser lembrada enquanto um dos componentes dos custos comportados pelo armador, olhando as tonelagens fretadas como um indicador aproximado dos custos de armação.

Faltando as notícias sistemáticas sobre a arqueação dos navios, pelo contrário, sendo este um dado construído a partir das tonelagens de fretamento, o tópico decisivo dos contratos para cálculo de taxas de utilização retira-se da desigualdade de carga que cada fretador oferecia na viagem de ida e vinda. O somatório dos espaços fretados por todos os carregadores num contrato perfaz um montante que indica o total da tonelagem de frete negociada em cada contrato. O desajustamento entre os totais de ida e vinda é em si uma informação fundamental para estudos de eficiência económica, pois em algum dos sentidos o navio terá seguido mal explorado. A taxa de subutilização não se pode computar rigorosamente,

uma vez que depende de um conhecimento prévio da arqueação. Mas a inconstância entre o troço de ida e de vinda aponta ordens de grandeza, desde que se tome a quantidade mais elevada de carga como próxima da tonelagem de registo líquida.

A solução deste problema terá de se cingir aos contratos de fretamento que previram e referiram com precisão as quantidades de carga respeitantes a ambos os sentidos. Esse o propósito do quadro XXXIII, a síntese dos dados pertinentes para uma sucessão de exercícios adiante realizados[798]. O campo "cod navio" destina-se a aliviar a leitura de cotas arquivísticas. Em apêndice, essas referências são fornecidas através do código do navio. Segue-se a informação relativa à viagem de ida: carga e tonelagem de frete, (1 tonelada volumétrica, em geral duas pipas por tonelada). Muitos dos dados não especificam a natureza das mercadorias, dizendo-se apenas que o mercador freta tantas "toneladas de ida", aparecendo no quadro "n.esp.". Depois, encontram-se os elementos do troço de regresso, onde a tonelagem de frete, sendo também uma medida volumétrica, correspondia a 54 arrobas da açúcar. O campo "dif. tonel. ida - volta" compreende números negativos sempre que a tonelagem de volta foi superior à de ida. Números negativos sinalizam, pois, viagens em que a importação se sobrepôs à exportação. A estimativa da taxa de utilização presume que a tonelagem máxima potencial do navio, nos dois sentidos, seria idêntica ao dobro da tonelagem máxima obtida num dos sentidos. Exemplificando. Se o navio fretou 80 toneladas de ida e 85 de vinda, é porque tinha condições para fretar 2x85 toneladas (2 x tonelagem máxima = 170). No entanto, o seu frete incidiu em 165 toneladas. A taxa de utilização resulta da ponderação deste total efectivo sobre o total potencial, em percentagem. O último campo, isola a tonelagem máxima fretada em cada caso para permitir uma noção das tonelagens de registo dos navios em trânsito nas rotas brasileiras.

---

[798] - Todos os exemplos de escrituras referentes a tráfico de escravos foram rejeitados na medida em que o fretamento de Angola para o Brasil se fazia à peça e do Brasil para Lisboa, à tonelada. Desconhecendo-se as relações entre tonelada e peça, terão de ser ignorados estes casos.

Atendendo à importância diversa de cada troço de viagem, ida *versus* vinda, as décadas finais do século XVI reflectem o melhor desempenho do sector, (quadro XXXIV-a), visto que exibem a melhor média da taxa de utilização (MTxU). Cobre um número elevado de viagens com igual aproveitamento de espaços na ida e vinda, ou seja, taxas de utilização de 100%. O século XVII trouxe alterações. Até 1623, a utilização é superior no troço de ida e inicia-se uma descida de MTxU, como já havia sido demonstrado nos gráficos VI. Observando a média da tonelagem de frete (MTF), descobrem-se mais mudanças, com os anos de 1602-1614 a ficarem marcados pela modéstia desse valor (30,5 t.), em contraste com a subida verificada entre 1615-1623 (66,9 t). O período de 1624 singulariza-se dos restantes da centúria de Seiscentos, adquirindo em certos aspectos afinidades com os anos de 1580-1601. O troço de vinda volta a sobrepor-se, mas atinge agora um destaque sem precedentes, compondo 72,7% dos casos, sem repercussão benéfica no aproveitamento dos espaços, quando a MTxU continua em queda.

Assim, conclui-se que nem sempre as importações comandaram a economia do transporte. Houve épocas em que o troço de ida, das exportações, prometia melhor exploração dos espaços sob coberta. Uma conclusão geral, mas para ser burilada com uma análise mais fina, centrada nos padrões de viagem e nos portos de tráfico, através da leitura dos quadros XXXIV-b e XXXIV-c.

Quanto a Lisboa, porto que oferece o número de observações mais consistente para estudar os anos finais do século XVI, é nas viagens directas que se encontra a taxa de utilização superior no troço de vinda. As escalas permitiram a equidade reconhecida entre ida e vinda e possibilitaram o aumento de MTxU. As naus parecem um tipo procurado para as viagens directas, enquanto as caravelas dominam no outro padrão, interferindo na diferença de MTF. Os anos seguintes já se sabe terem ignorado as naus, pelo que a estrutura da frota é irrelevante. Pressente-se o reforço do papel ilhas na emergência clara do troço de ida na MTxU e no aumento de MTF. Entre 1615 e 1623 escasseiam os dados. Não surpreende. A construção dos dados depende das escrituras que previam o retorno e neste período foram preponderantes os acordos entre carregadores e fretadores para viagens de ida. As exportações ordenam o transporte, mas os problemas do tráfico transparecem numa assinalável descida da MTxU,

Gráfico VI-a
Tx. Util

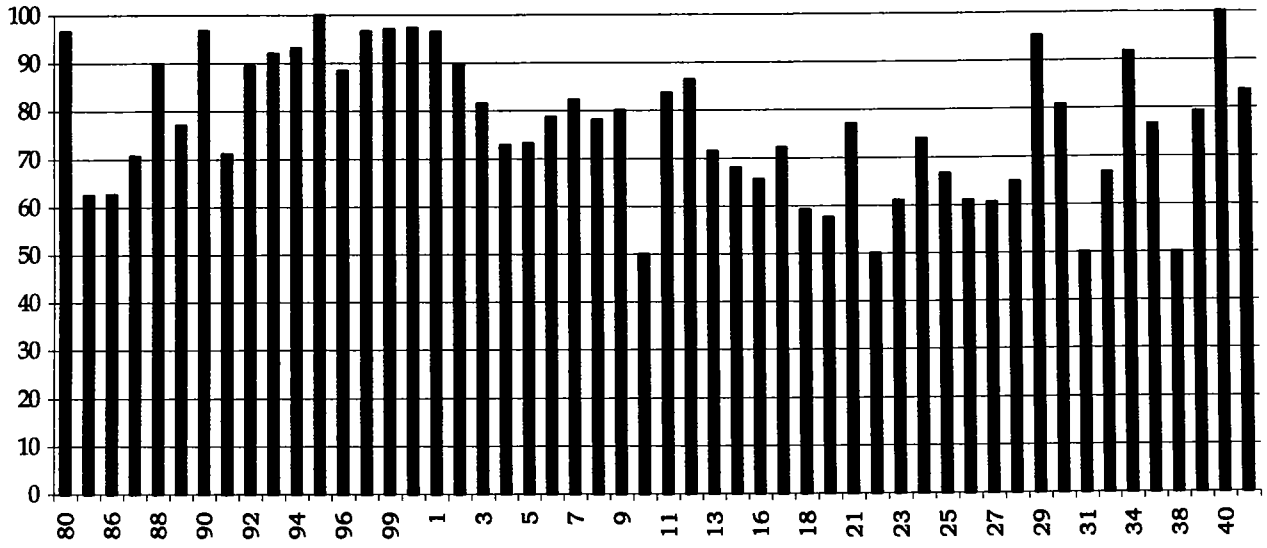
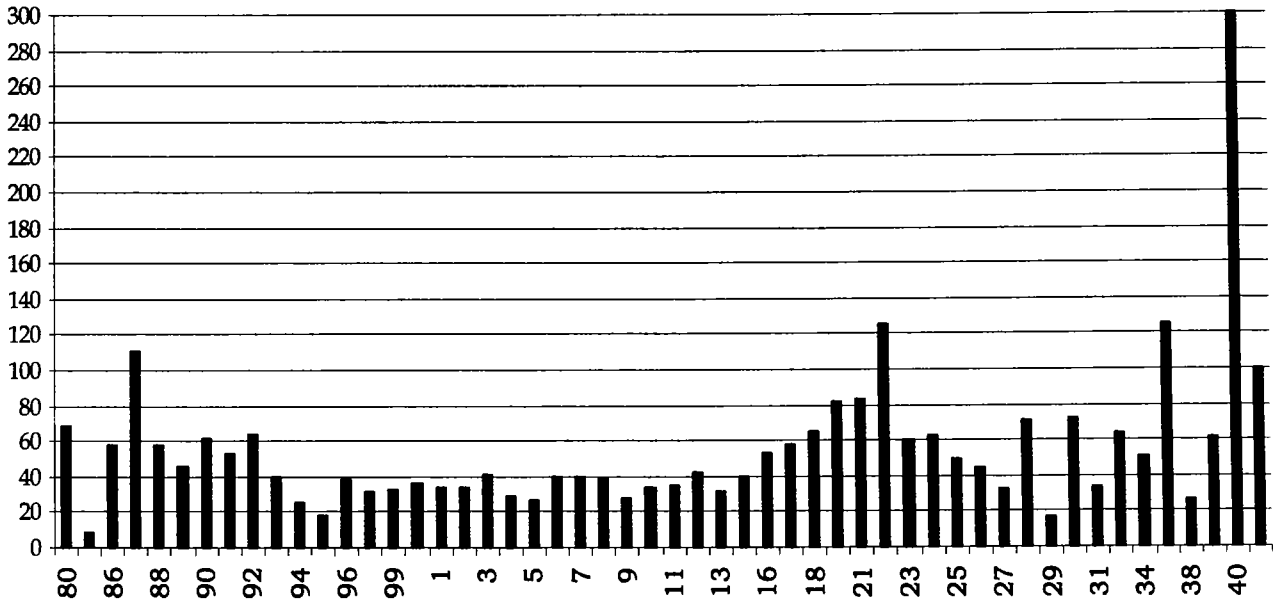


Gráfico VI-b
Média ton. máxima



QUADRO XXXIII- A

Média Txa de Utilização e Média Tonelagem Máxima

Ano	Tx. Util	Média t. Máxima	N°Obs
80	96,6	68,3	3
85	62,5	8	1
86	62,6	58,3	3
87	70,7	111	1
88	89,9	57,5	4
89	77,1	46	1
90	96,7	62	1
91	71,1	53	2
92	89,4	64,4	5
93	92	39,6	3
94	93,2	25,5	4
95	100	18	1
96	88,4	38	5
98	96,6	31,7	4
99	97,1	32	5
0	97,3	36,5	7
1	96,5	34,3	3
2	89,8	33,3	10
3	81,5	40,8	3
4	72,8	29,4	7
5	73,2	26,2	9
6	78,7	39,5	4
7	82,2	40	3
8	78,1	38	2
9	80	27,2	7
10	50	34	2
11	83,7	35	2
12	86,4	41,6	6
13	71,5	31,7	4
14	68	40	3
16	65,5	52,5	2
17	72,1	57,4	4
18	59,2	65	1
20	57,5	81,8	5
21	77	83,7	5
22	50	125	1
23	61	60,3	3
24	73,9	63	4
25	66,6	50	1
26	61	44,9	10
27	60,6	32,4	11
28	64,9	70,6	15
29	95,1	16,6	1
30	80,7	72,5	2
31	50	33,3	1
33	66,6	64,4	3
34	91,6	50,1	2
36	76,6	125	1
38	50	26,6	1
39	79,2	61,6	2
40	100	300	1
41	83,5	100	1

Reunida a informação, calculou-se a média anual dos valores do campo "taxa de utilização" e "tonelagem máxima" (quadro XXXIII-a), representados graficamente (gráfico VI -a e b). As variáveis não admitem uma correlação significativa, de sinal negativo. O primeiro período, de 1580-1601, assim o prometia, pois a um claro aumento da taxa de utilização, de 60% para níveis chegados aos 100%, se associa uma descida das tonelagens de 60 para 40. As fases seguintes desmentem essa impressão. A taxa de utilização enceta uma tendência decrescente até 1623, enquanto a tonelagem entre 1602 e 1614 se mantém estável, em volta de 40 - bem conforme à preponderância das caravelas - para nos anos posteriores, até 1623, se assistir a uma nítida subida, também compreensível pelo que é sabido sobre as remodelações na estrutura da frota. O que parece caracterizar os anos de 1624 em diante é a falta de um padrão, surpreendendo-se casos de taxas muito próximas do óptimo (entre 90 e 100%) como de taxas à volta dos 50 e 60%. Por sua vez, até 1627-1630, prolonga-se a tendência para a descida da tonelagem, iniciada em 1622-23, mas a década de trinta não inverteu por completo essa escolha. Naus de 100-120 e até de 300 t., de armação inglesa, fizeram-se acompanhar de navios de 40 e de 60 toneladas. Se o gráfico VI-b reforça as conclusões apresentadas no capítulo III, dificilmente tais mudanças na estrutura da frota se repercutiram positivamente na taxa de utilização.

Cabe averiguar a interferência do padrão de viagem no aproveitamento dos espaços a bordo, questionando a função das escalas na rentabilização do transporte, objectivo que orienta a construção dos quadros XXXIV (a, b e c). Três parâmetros devem dirigir a observação comparada de Lisboa e Porto: o primeiro, relativo à preponderância do troço de ida, de vinda, ou sua equidade, e a média das taxas de utilização; o segundo, refere-se à média da tonelagem de frete; o terceiro à tipologia dos navios que entraram nos cálculos da taxa de utilização.

QUADRO XXXIII-4

Taxas de Utilização e Tonelagem Máxima de Frete

Anos	cod.navio	viagem ida		viagem volta		dif.tonel ida-volta	tx utilização tonel total/tonel>*2	tone
		carga	tonel_ida	carga	tonel_volta			
1627	393	vinho	50	açúcar	53	-3	97,1	53
1627	177			açúcar	3,3	-3,3	50	3,
1627	178			açúcar	3,3	-3,3	50	3,
1627	182			açúcar	6,6	-6,6	50	6,6
1627	176			açúcar	7,3	-7,3	50	7,
1627	391	n.esp.	64	açúcar	76	-12	92,1	7
1627	390			áçúcar	13,3	-13,3	50	13,3
1627	384	fazenda	20	açúcar	36,4	-16,4	77,4	36
1627	181			açúcar	16,6	-16,6	50	16
1627	386			açúcar	25	-25	50	25
1627	385			açúcar	116,6	-116,6	50	116,6
1628	415	vinho	100	açúcar	40	60	70	1
1628	199	vinho	75	açúcar	20	55	63,3	7
1628	197	n.esp.	50	açúcar	26,6	23,4	76,6	50
1628	198	vinho	50	açúcar-	26,6	23,4	76,6	5
1628	191	vinho	7,5	açúcar	6,6	-1	93,3	7,
1628	402	vinho	40	açúcar	43	-3	96,5	40
1628	194			açúcar	6,6	-6,6	50	6,
1628	410			açúcar	40	-40	50	4
1628	192			açúcar	50	-50	50	50
1628	195			açúcar	66,6	-66,6	50	66,6
1628	409			açúcar	76,6	-76,6	50	76
1628	400			açúcar	83	-83	50	8
1628	403			açúcar	163,2	-163,2	50	163,2
1628	394			açúcar	83,3	-83,3	50	8
1628	398			açúcar	34,8	-34,8	50	3
1628	399	vinho	9	açúcar	128,5	-119,5	53,5	128,5
1628	396			açúcar	120	-120	50	1
1629	419	vinho	15	açúcar	16,6	-1,6	95,1	1 6
1630	201	azeite-	115	açúcar	110	5	97,8	115
1630	200	azeite-	30	açúcar	26,6	3,4	94,3	30
1631	423			açúcar	33,3	-33,3	50	3 3
1632	402			açúcar	50	-50	50	5
1633	438	vinho	100	açúcar	100	0	100	100
1633	430			açúcar	10	-10	50	
1634	443	vinho	17	açúcar	13,3	4	88,2	
1634	445	vinho	75	açúcar	83,3	-8,3	95	83,3
1636	449	vinho	125	açúcar	66,6	58,4	76,6	1 5
1638	455			açúcar	26,6	-26,6	50	2 6
1639	211	farinha	40	açúcar	30	10	87,5	40
1639	210	vinho	35	açúcar	83,3	-48,3	71	83,3
1640	217	vinho	300	açúcar	300	0	100	3 0
1641	462	vinho	100	açúcar	66,6	33,4	83,3	0

QUADRO XXXIII-3

Taxas de Utilização e Tonelagem Máxima de Frete

Anos	cod.navio	viagem ida		viagem volta		dif.tonel ida-volta	tx utilização tonel total/tonel>*2	tonel >
		carga	tonel_ida	carga	tonel_volta			
1609	283	n.esp.	20	açúcar	10	10	75	20
1609	276	n.esp.	11	açúcar	11	0	100	11
1609	284	n.esp.	40	açúcar	40	0	100	40
1609	285	vinho	15	açúcar	20	-5	87,5	20
1609	119	n.esp.	10	açúcar	25	-15	70	25
1609	118	n.esp.	2	açúcar	34,5	-32,5	52,8	34,5
1610	121	n.esp.	30	açúcar-pau	30	0	100	30
1610	123	vazio	0	açúcar	38	-38	50	38
1611	134	n.esp.	50	açúcar	30	20	80	50
1611	124	n.esp.	15	açúcar	20	-5	87,5	20
1612	300	n.esp.	65	açúcar	20	45	65,3	65
1612	293	vinho	50	açúcar	10	40	60	50
1612	294	n.esp.	40	açúcar	3,5	36,5	54,3	40
1612	128	farinha,az	40	açúcar	10	30	62,5	40
1612	296	n.esp.	32	açúcar	20	12	81,2	32
1612	129	farinha	23	açúcar	14	9	80,4	23
1613	126	fazenda	35	açúcar	8	27	61,4	35
1613	304	n.esp.	10	açúcar	7	3	85	10
1613	301	n.esp.	27	açúcar	34	-7	89,7	34
1614	315	farinha	50	açúcar	4	46	54	50
1614	318	n.esp.	10	açúcar	10	0	100	10
1616	138	vinho	65	açúcar	13	52	60	65
1616	332	n.esp.	40	açúcar	20	20	75	40
1617	337	vinho	13	açúcar	10	3	88,4	13
1617	332	n.esp.	50	açúcar	50	0	100	50
1618	144	farinha	65	açúcar	20	45	65,3	65
1619	145			açúcar	83	-83	50	83
1620	149	vinho	50	açúcar	66,6	-16,6	87,5	66,6
1620	147			açúcar	133	-133	50	133
1621	363	vinho	200	açúcar	100	100	75	200
1621	360	vinho	50	açúcar	33,3	16,7	83,3	50
1621	362	fazenda	50	açúcar	50	0	100	50
1623	368	vinho	60	açúcar	40	20	83.3	60
1624	13	vinho	100	açúcar	50	50	75	100
1624	379	vinho	65	açúcar	50	15	88,4	65
1624	160	farinha-	26	açúcar	40	-14	82,5	40
1624	145			açúcar	47	-47	50	47
1625	172	vinho	50	açúcar	16,6	33,4	66,6	50
1626	167	azeite-	130	açúcar	66,6	63,4	75,6	130
1626	382	n.esp.	20	açúcar	23	-3	93,4	23
1626	313	fazenda	25	açúcar	30	-5	91,6	30
1626	12			açúcar	16,6	-16,6	50	16,6
1626	173			açúcar	16,6	-16,6	50	16,6
1626	169			açúcar	26,6	-26,6	50	26,6
1626	168			açúcar	33,3	-33,3	50	33,3
1626	171			açúcar	50	-50	50	50
1626	11			açúcar	56,5	-56,5	50	56,6
1626	166			açúcar	116,6	-66,6	50	116,6

QUADRO XXXIII-2

Taxas de Utilização e Tonelagem Máxima de Frete

Anos	cod.navio	viagem ida		viagem volta		dif.tonel ida-volta	tx utilização tonel total/tonel>*2	tonel >
		carga	tonel_ida	carga	tonel_volta			
1600	76	n.esp.	30	açúcar	30	0	100	3(
1600	77	n.esp.	40	açúcar	40	0	100	40
1600	79	n.esp.	50	açúcar	50	0	100	5(
1600	81	vinho	28	açúcar	28	0	100	2{
1600	80	n.esp.	18	açúcar	20	-2	95	2(
1600	249	tanoaria	30	açúcar	40	-10	87,5	40
1601	83	n.esp.	39	açúcar	34,5	4,5	94,2	3(
1601	84	vinho	30	açúcar	30	0	100	3(
1601	78	n.esp.	31	açúcar	34	-3	95,5	34
1602	89	vinho	35	açúcar	20	15	78,5	3-
1602	86	vinho	38	açúcar	26	12	84,2	3
1602	90	vinho	35	açúcar	24	11	84,2	35
1602	95	n.esp.	40	açúcar	30	10	87,5	4(
1602	96	n.esp.	20	açúcar	10	10	75	2
1602	92	n.esp.	35	açúcar	30	5	92,8	3(
1602	93	n.esp.	29	açúcar	26	3	94,8	29
1602	94	n.esp.	20	açúcar	20	0	100	2
1602	87	n.esp.	37	açúcar	40	-3	96,2	4
1602	91	n.esp.	36	açúcar	39	-3	96,1	39
1602	88	n.esp.	32	açúcar	37	-5	93,2	3-
1603	97	vinho,trig	62,5	açúcar	30	32,5	74	62 5
1603	254	vinho	37	açúcar	17	20	72,9	37
1603	101	vinho	23	açúcar	22	1	97,8	2?
1604	103	vinho	40	açúcar	19	21	73,7	4
1604	106	n.esp.	20	açúcar	14	6	85	2(
1604	107	n.esp.	20	açúcar	23	-3	94,2	23
1604	105	vinho	12	açúcar	21	-9	78,5	2
1604	98	n.esp.	2	açúcar	15	-13	56,6	1
1604	99	n.esp.	30	açúcar	46	-16	82,6	46
1604	111	n.esp.	13	açúcar	41	-28	65,8	4
1605	267	n.esp.	41	açúcar	26,5	14,5	82,3	4
1605	266	vinho	20	açúcar	8	12	70	20
1605	268	vinho	29,5	açúcar	18,5	11	81,3	29 5
1605	112	frutos	30	açúcar	30	0	100	3
1605	263	vinho	20	açúcar	20	0	100	2(
1605	264	n.esp.	8	açúcar	10	-2	90	10
1605	262	vinho	27	açúcar	33	-6	90,9	3
1605	109	vinho	10	açúcar	32	-12	81,2	1
1605	106	n.esp.	6	açúcar	21	-15	64,2	21
1606	269	vinho	50	açúcar	15	35	65	0
1606	113	vinho	60	açúcar	30	30	75	0
1606	110	farinha	40	açúcar	25	15	81,2	40
1606	270	n.esp.	8	açúcar	7	1	93,7	8
1607	114	vinho	50	açúcar	50+	?	100	0
1607	115	farinha	40	açúcar	20	20	75	40
1607	273	n.esp.	13	açúcar	30	-17	71,6	30
1608	116	vinho	60	açúcar	30	30	75	0
1608	122	n.esp.	10	açúcar	16	-6	81,2	6
1609	117	n.esp.	40	açúcar	12	28	75	40

QUADRO XXXIII-1

Taxas de Utilização e Tonelagem Máxima de Frete

Anos	cod.navio	viagem ida		viagem volta		dif.tonel ida-volta	tx utilização tonel total/tonel>*2	tonel >
		carga	tonel_ida	carga	tonel_volta			
1580	26	vinho	50	açúcar	50	0	100	50
1580	24	vinho	80	açúcar	85	-5	97	85
1580	25	vinho	60	açúcar	70	-10	92,8	70
1585	5	vinho	8	açúcar	2	6	62,5	8
1586	31	n.esp.	23	açúcar-pau	55	-32	70,9	55
1586	32	n.esp.	19	açúcar-pau	56	-37	66,9	56
1586	30			açúcar-pau	64	-64	50	64
1587	2	farinha-	46	açúcar-	111	-65	70,7	111
1588	36	vinho-	85	açúcar	72	13	92,3	85
1588	34	vinho-	45	açúcar	45	0	100	45
1588	38	n.esp.	40	açúcar	40	0	100	40
1588	35	n.esp.	21	açúcar	60	-39	67,5	60
1589	37	n.esp.	25	açúcar	46	-21	77,1	46
1590	42	n.esp.	58	açúcar	62	-4	96,7	62
1591	44	n.esp.	44	açúcar	52	-8	92,3	52
1591	41			açúcar	54	-54	50	54
1592	50	n.esp.	25	açúcar	25	0	100	25
1592	52	n.esp.	47	açúcar	47	0	100	47
1592	46	vinho-	65	açúcar	67	-2	98,5	67
1592	49	n.esp.	37,5	açúcar	75	-37,5	75	75
1592	47	n.esp.	51	açúcar	108	-57	73,6	108
1593	54	n.esp.	72	açúcar	42	30	79,1	72
1593	53	n.esp.	30	açúcar	30	0	100	30
1593	45	n.esp.	16	açúcar	17	-1	97	17
1594	55	n.esp.	38	açúcar	28	10	86,8	38
1594	56	n.esp.	24	açúcar	24	0	100	24
1594	58	vinho	20	açúcar	20	0	100	20
1594	57	n.esp.	14,5	açúcar	20	-5,5	86,2	20
1595	63	vinho	18	açúcar	18	0	100	18
1596	61	vinho	19	açúcar	18	1	97,3	19
1596	62	n.esp.	45	açúcar	45	0	100	45
1596	7	vinho	60	açúcar	66	-6	95,4	66
1596	59	n.esp.	13	açúcar	26	-13	75	26
1596	247	vinho	17	açúcar	34	-17	75	34
1598	69	fazenda	33	açúcar	32	1	98,4	33
1598	65	n.esp.	30	açúcar	30	0	100	30
1598	67	farinha	32,5	açúcar	33	0	100	33
1598	68	n.esp.	31	açúcar	31	0	100	31
1599	72	n.esp.	25	açúcar	20	5	90	25
1599	70	vinho	26	açúcar	25	1	98	26
1599	73	farinha	35	açúcar	35	0	100	35
1599	74	n.esp.	33	açúcar	33	0	100	33
1599	75	vinho	38	açúcar	41	-3	97,5	41
1600	251	vinho	48	açúcar	47	1	98,9	48

o transporte

ı c/ regresso		
-pd I	**escala**	pd II
%	n°obs	%
4,5	7	25
68,1	5	17,8
27,2	16	57,1
76,9		**88,6**
média	n°obs	média
48,5	28	**39,5**
tx util	n° obs	tx util
72,5	1	70,9
93,3	18	96,5
91,9	9	98,6
	0	
50	0	
-pd I	**escala**	-pd II
%	n°obs	%
46,1	13	52
46,1	9	36
7,6	3	12
73,5		**79,9**
média	n°obs	média
27,5	25	**36,4**
tx util	n° obs	tx util
	0	
73,6	23	85,4
73,5	2	74,5
	0	
	0	
-pd I	**escala**	-pd II
%	n°obs	%
	2	66,6
100	1	33,3
	0	
50		**70,9**
Média	n°obs	média
74,8	3	**65,5**
tx util	n° obs	tx util
50	0	
	3	70,9
	0	
	0	
	0	
-pd I	**escala**	pd-II
%	n°obs	%
8	7	58,3
92	4	33,6
	1	8
55,8		**79,9**
Média	n°obs	média
34,8	12	**76,2**
tx util	n° obs	tx util
50	6	74
50	4	74,9
73,3	1	76,6
	1	94,3
50	0	

Quadro XXXIV-c

Padrões de viagem e características do transporte
Porto

Período	Padrões de Viagem c/ regresso					
			directa	Pd- I	**Escala**	pd-II
	Tx Utilização		n° obs	%	n°obs	%
		>ida	0		2	40
		>vinda	1	100	3	60
		=	0		0	
		Média		**70,7**		**89,7**
			n° obs	Média	n°obs	média
1580-1601	**Tonelagem**		1	**111**	5	**39,2**
			n° obs	tx util	n° obs	tx util
		Naus	1	70,7	1	95,4
		Caravelas	0		1	98,9
	Frota	Navios	0		3	75
		Patachos	0		0	
		Urcas	0		0	
			directa	Pd- I	**escala**	pd- II
	Tx Utilização		n° obs	%	n°obs	%
		>ida	4	50	9	69,2
		>vinda	2	25	2	15,3
		=	2	25	2	15,3
		Média		**83,8**		**78,5**
			n° obs	Média	n°obs	média
1602-1614	**Tonelagem**		8	**23,3**	13	**34,8**
			n° obs	tx util	n° obs	tx util
		Naus	0		0	
		Caravelas	6	80,3	11	79
	Frota	Navios	2	87,3	2	78,1
		Patachos	0		0	
		Urcas	0		0	
			directa	pd - I	**escala**	pd -II
	Tx Utilização		n° obs	%	n°obs	%
		>ida	1	33,3	4	100
		>vinda	0		0	
		=	2	66,6	0	
		Média		**91,6**		**82,7**
			n° obs	Média	n°obs	média
1615-1623	**Tonelagem**		3	**46,6**	4	**80,7**
			n° obs	tx util	n° obs	tx util
		Naus	3	91,6	2	81,7
		Caravelas	0		1	83,3
	Frota	Navios	0		0	
		Patachos	0		1	83,3
		Urcas	0		0	
			directa	pd - I	**escala**	pd –II
	Tx Utilização		n° obs	%	n°obs	%
		>ida	0		5	38,4
		>vinda	17	100	7	53,8
		=	0		1	7,6
		Média		**65,2**		**75,1**
			n° obs	média	n°obs	Média
1624-1640	**Tonelagem**		17	**52,2**	13	**73,3**
			n° obs	tx util	n° obs	tx util
		Naus	8	57,8	11	81,2
		Caravelas	2	50	2	69,1
	Frota	Navios	6	61,5	0	
		Patachos	1	91,6	0	
		Urcas	0		0	

QUADRO XXXIV-a

Padrões de Viagem

Período	Padrões de Viagem		C/ Regresso	
1580-1601	**Tx Utilização**		nº obs	%
		>ida	10	17,8
		>vinda	24	42,8
		=	22	39,2
		Média		**81,4**
	Tonelagem		nº obs	média
			56	**59,5**
1602-1614	**Tx Utilização**		nº obs	%
		>ida	32	54,2
		>vinda	19	32,2
		=	8	13,5
		Média		**78,9**
	Tonelagem		nº obs	média
			59	**30,5**
1615-1623	**Tx Utilização**		nº obs	%
		>ida	5	50
		>vinda	3	30
		=	2	20
		Média		**73,8**
	Tonelagem		nº obs	média
			10	**66,9**
1624-1640	**Tx Utilização**		nº obs	%
		>ida	13	23,6
		>vinda	40	72,7
		=	2	3,6
		Média		**69**
	Tonelagem		nº obs	média
			55	**59,1**

Quadro XXXIV-b

Padrões de viagem e características d Lisboa

Período	Padrões de Viagen		**directa**
1580-1601	**Tx Utilização**		nº obs
		>ida	1
		>vinda	15
		=	6
		Média	
	Tonelagem		nº obs
			22
	Frota		nº obs
		Naus	6
		Caravelas	7
		Navios	8
		Patachos	0
		Urcas	1
1602-1614	**Tx Utilização**		**directa**
			nº obs
		>ida	6
		>vinda	6
		=	1
		Média	
	Tonelagem		nº obs
			13
	Frota		nº obs
		Naus	0
		Caravelas	11
		Navios	2
		Patachos	0
		Urcas	0
1615-1623	**Tx Utilização**		**directa**
			nº obs
		>ida	0
		>vinda	2
		=	0
		Média	
	Tonelagem		nº obs
			2
	Frota		nº obs
		Naus	2
		Caravelas	0
		Navios	0
		Patachos	0
		Urcas	0
1624-1640	**Tx Utilização**		**directa**
			nº obs
		>ida	1
		>vinda	12
		=	0
		Média	
	Tonelagem		nº obs
			13
	Frota		nº obs
		Naus	2
		Caravelas	7
		Navios	3
		Patachos	0
		Urcas	1

sobretudo nas viagens directas. Reencetada a guerra invertem-se as relações entre importação e exportação mas é perceptível que o padrão com escala, não sendo o que caracteriza melhor este período, prevalece como ideal, tendo uma MTxU superior. O valor desta variável nas viagens directas é bem sintomático do processo em curso nos anos de guerra. Muitos dos contratos de "obrigação de praça" calaram o aproveitamento das fracções no troço de ida, compondo uma imagem da redescoberta do açúcar como motivo primordial da carreira, estimulando essa reorganização do transporte[799]. O cálculo da MTxU conta com um número razoável de exemplos em que o trajecto para o Brasil não contemplava uma tonelagem de frete, dando aqueles resultados próximos de 50 %. As caravelas representam um tipo de navio apetecível para estas viagens rápidas, sem demoras em escalas. Recorde-se o testemunho do comerciante Rebelo de Lima. Desde 1623 que as caravelas, cobrando fretes elevados, viajavam bastante subutilizadas. As naus marcariam a frota do padrão II, melhor exploradas, contribuindo para a maior tonelagem de frete.

Em síntese: o que caracteriza Lisboa? A valorização do padrão de viagem com escala que, em qualquer período, ofereceu as melhores médias de taxa de utilização e garantiu o aproveitamento superior do troço de ida.

O quadro XXXIV -c enferma de dois períodos mal cobertos. O primeiro, quando o tráfego escapava ainda à cidade do Porto, e o terceiro, pelas mesmas razões enunciadas para Lisboa. Nessa fase inicial, pobre em informação, os traços gerais do problema em pouco divergem do que se observou em Lisboa: preponderância da vinda sobre a ida e MTxU mais elevada no padrão II (com escala). Mas os anos entre 1602 e 1614 contribuem para desirmanar o perfil dos dois portos de tráfico, processo que se admite permanecer válido entre 1615 e 1623, mau grado a exiguidade das observações : o padrão I, sem escala, emerge, exibindo a MTxU mais elevada e a MTF mais baixa, suspeitando-se das vantagens da tonelagem modesta neste modelo que aposta na viagem directa. Depois, os anos da guerra aproximam as características dos dois portos. As viagens com escala, também no Porto, prometem uma MTxU superior. Todavia, agora, as caravelas estão destinadas a parar nas ilhas e as naus a seguirem para o Brasil, ordenadas por contratos de obrigação de praça.

---

[799] - Ver capítulo V.

Em suma, o que caracteriza o Porto? A eleição de viagens directas entre 1600 e 1623 por garantirem as melhores taxas de utilização. Para o Douro, não parece ter sido tão relevante quanto para Lisboa aportar nas ilhas para uma optimização do transporte. O Porto serve de escápula, no tráfico brasileiro, ao vasto *hinterland* de Entre Douro e Minho, acedendo aos linhos baratos, panos de treu para velas, procurados por uma armação em desenvolvimento no Brasil na mira dos escravos. A cidade dispunha, ainda, do vinho, que havia seguido para Lisboa, algum com destino à colónia, reexpedição com significado enquanto o tráfico brasileiro não teve protagonistas radicados no Douro, da confiança dos comerciantes norte europeus, alguns seus familiares emigrados, outros flamengos ou holandeses. Durante as Tréguas, uma parte da navegação estrangeira via na barra do Douro um ponto de escala, para retirar dos porões os têxteis finos, posteriormente reembarcados em vasos portugueses, prontos a seguir para o Brasil. Compreende-se a tendência acentuadamente decrescente das viagens com escala organizadas no Porto e, pelos dados agora sumariados, reconhece-se que esse padrão não tinha efeitos negativos na exploração do transporte. Os navios desaferravam do Douro com as cobertas relativamente recheadas, dispensando, gradualmente, a paragem nos arquipélagos. Lisboa, presa ao vinho da Madeira, mesmo no período da guerra, continuou a depender das ilhas se queria optimizar os espaços dos navios fretados.

Convém, no entanto, não perder de vista as perturbações do período de 1624 em diante. Para Lisboa, foi apenas o agravamento da descida de MTxU, já percebida entre 1614 e 1623. Se havia dificuldades anteriores, agora clarificam-se. Para o Porto, acarretou desempenhos pouco brilhantes, trazendo uma marcada descida da taxa de utilização e a importância do troço de vinda na organização do transporte. Viagens directas, dominantes, para satisfazer as necessidades de importação. Tráfego comandado por consórcios mistos, enleando comerciantes do norte a gente de Lisboa. Taxas de utilização decrescentes podem justificar, em parte, as taxas de frete em alta, como forma de compensação de custos de armação mal cobertos pelos fretes no troço de ida, desenhando uma linha ascendente na série das taxas de frete. Numa abordagem segundo os pressupostos de Shepherd, Walton ou North, tal tendência acusaria a perda de eficiência do sector dos transportes, não fosse o comportamento favorável de outras variáveis que

interferiram positivamente na produtividade total dos factores, como adiante se verá.

Aproveitamentos desiguais de espaços traçam linhas de tráfico quantitativamente distinto. O desencontro valoriza uma informação que tomada em termos absolutos não tem significado. As quantidades totais importadas ou exportadas, calculadas a partir de tonelagens de frete expressas em contratos notariais, são falaciosas, porque dependentes da frequência dos mesmos. Uma análise incidente nos montantes de mercadorias em circulação só tem sentido numa observação endógena, circunscrita à narrativa dos próprios contratos. É assim seguro que, nos vinte anos iniciais do século XVII, entre 1602 e 1623, o volume das exportações se sobrepôs ao das importações (quadro XXXV), mas não é certo que essa ascensão represente um aumento absoluto das quantidades exportadas. Conclui-se, simplesmente, que as exportações encontraram incentivos que faltaram às importações e que a linha descendente perceptível entre 1614-1623, comum aos dois sentidos do tráfico, é mais grave no açúcar que no vinho e noutros bens enviados para a colónia. Numa leitura da informação coerente com a cautela aconselhada a contornar as armadilhas dos notariais, confirma-se que o período da guerra repôs o interesse no açúcar, traçando uma recuperação das importações sem paralelo nas exportações que, pelo contrário, prolongam a descida encetada nos anos de 1614-1623. Conhecidas as dificuldades impostas à navegação e a penúria dos cofres alfandegários seria desprovido de sensatez descobrir aqui uma extraordinária expansão do tráfico de açúcar. É extraordinário, sim, que um respeitável número de navios largados para o Brasil fizesse a viagem na mira da importação, dos fretes cobrados no troço de regresso, pesando o silêncio sobre cargas exportadas, fenómeno contrário ao que é deslindado, nas mesmas fontes notariais, em períodos precedentes. Época de crise na esfera da produção, quando os preços no Brasil teimavam em não subir, desvenda a analogia das conjunturas do tráfico português de açúcar e do tabaco americano. Em 1633, queixaram-se os produtores do Chesapeak do hábito instalado desde 1619 dos navios aportarem na colónia com os porões vazios. Ao que parece, os mercadores de Bristol haviam-se indisponibilizado para vender os bens europeus a crédito e preferiam alugar transporte unicamente para trazer bens com o

prémio de arbitragem mais atractivo[800]. Não deve estranhar-se, portanto, a abundância de escrituras lacónicas sobre cargas expedidas para o Brasil. É possível que muitas embarcações seguissem em lastro, bastante subutilizadas e só ocupadas pela mercadoria transaccionada pelos mestres.

QUADRO XXXV

Volume do tráfico brasileiro

Carga Importada (Açúcar)

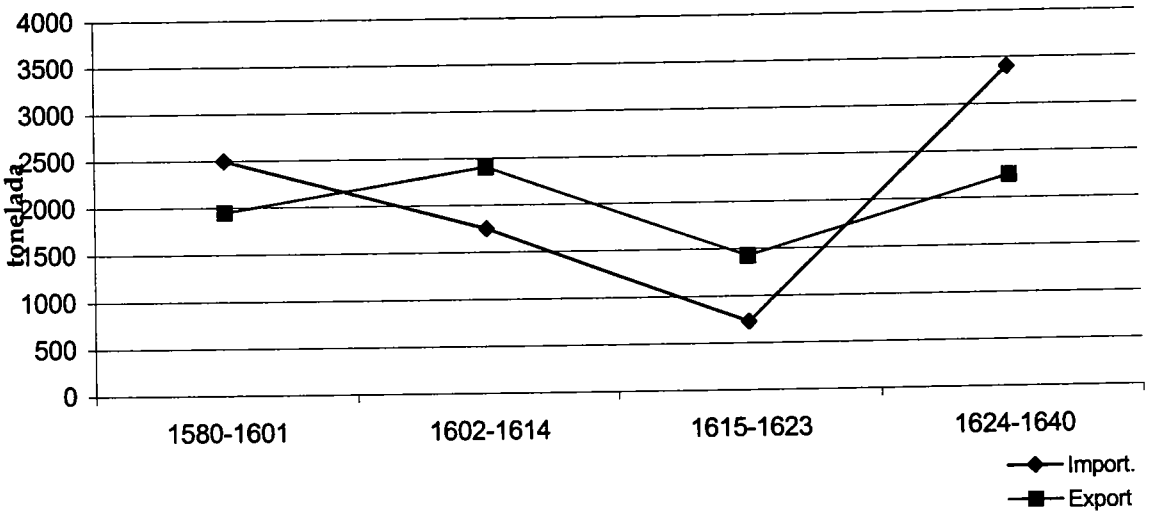
ANO	TONELADA	Nª NAVIOS	QT/NAVIO	QT/ANO
1580-1601	2495,5	58	43	113,4
1602-1614	1749	75	23,3	134,5
1615-1623	727,4	16	45,4	80,8
1624-1640	3401,2	65	52,3	200

Carga Exportada

ANO	TONELADA	Nª NAVIOS	QT/NAVIO	QT/ANO
1580-1601	1948	54	36	88,5
1602-1614	2405	85	28,2	185
1615-1623	1425,5	33	43,1	158,3
1624-1640	2243	37	60,6	131,9

Gráfico VII

Importações e Exportações



[800] - Russel R. Menard, "The Chesapeak Tobacco Industry, 1617-1730", *Research in Economic History*, 1980, nº5, pp. 109-177, p. 130.

As importações exibem uma acentuada linha ascendente enquanto as exportações prosseguem o seu declínio. No entanto, longe estão os dados de garantir que os anos de 1624 em diante representaram a entrada de exuberantes quantidades de açúcar, superiores até às encontradas para 1602 e 1614, como uma interpretação incondicional do gráfico sugeriria. Crítica não apenas fundamentada no que se sabe das baixas na navegação. Percebendo ser impossível organizar convenientemente a resistência, Matias de Albuquerque, diante da ameaçadora esquadra holandesa estacionada ao largo do Recife em 1630, queimou 17 000 caixas de açúcar e o pau brasil armazenados[801]. Todas as existências foram desbaratadas e a guerra desencadeada nos quatro anos seguintes, até que a Paraíba capitulasse - apesar de algumas pequenas embarcações se infiltrarem nos portos secundários, furando, com sucesso, a barreira das armas - esboça um quadro demasiado negro para admitir qualquer possibilidade dos anos de 1630-1640 significarem a superação de níveis atingidos em tempo de tréguas. Não seriam falsos os prantos do Conselho da Fazenda, alertando repetidamente Sua Majestade, distante em Madrid, para a quebra das receitas do consulado e das alfândegas "por falta de comercio". Exíguas as receitas e totalmente comprometidas no pagamento de consignações aos homens de negócio, os credores por excelência nestes tempos de aflição. Socorrer Pernambuco? Com que recursos financeiros e humanos, se a frota estava retida pelo Governador como medida de defesa, cuidando-se serem mais de 100 os navios lá aportados? Cofres vazios e escassez de braços para a projectada armada de salvação de Pernambuco é o retrato do Conselho da Fazenda de um reino exangue[802]. O gráfico VII, para não ser enganador, deve ser observado nas suas limitações. Demonstra em que medida a guerra mobilizou os interesses mercantis no tráfico de importação e como nesse entusiasmo se esqueciam as exportações. As quantidades absolutas implicadas neste frenesim, a ideia de estarem em causa montantes superiores a qualquer das fases anteriores é insustentável e acusa, de outra forma, a precariedade das análises escudadas na frequência dos contratos de fretamento.

---

[801] - Max Justo Guedes, "As guerras holandesas no mar", *História Naval Brasileira*, Vol. II, Tomo Ia, Rio de Janeiro, 1990, p.107.

[802] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, fol. 85 v° e ss., Consulta do Conselho da Fazenda de 29 de Dezembro de 1634.

A emergência dos circuitos de trazida e sua clara sobreposição aos de exportação conforma-se com a reconhecida preferência por viagens directas. Prescindir de escalas seria encurtar tempo à viagem. Terá sido assim? Haverá nesta estratégia a conquista de uma rotação mais célere dos navios? Só um estudo incidente em outra cláusula contratual pode responder. Os acordos não ignoram o tempo a despender em cada paragem. Aí o universo de "mais ou menos" desaparece e entra-se noutro campo lógico, onde as ferramentas mentais do Antigo Regime anunciam a modernidade: o "tempo medida" leva a melhor sobre o "tempo vivido", sujeito aos ditames do económico[803], compondo uma das varáveis dos custos suportados pelo armador.

4-Os custos:

4.1- O tempo em porto

Uma das principais conclusões dos estudos de economia do transporte desenvolvidos por Shepherd - Walton ou North[804] refere-se aos ganhos de eficiência alcançados na redução dos tempos mortos em porto para carga e descarga. Sendo o factor tempo uma das componentes dos custos, escalas e portos, que não os de regresso, onde terminariam as viagens, implicavam a permanência da tripulação a bordo e, como tal, para efeitos contabilísticos, teriam o mesmo significado do tempo de deslocação. Dada a irrelevância dos pequenos avanços técnicos na morfologia dos navios de madeira para encurtar o tempo de viagem, ganhos neste factor só poderiam ser granjeados numa redução das escalas ou do tempo por elas imposto. Se o primeiro objectivo valorizava as viagens directas, o segundo dependeria inteiramente de melhorias a montante, obtidas na eficácia das redes mercantis e na qualificação das infraestruturas portuárias, sobretudo, na construção de armazéns em locais próximos dos cais de embarque.

A centralização das mercadorias em certos pontos das cidades portuárias foi, na verdade, uma das preocupações dos agentes mercantis e das autoridades brasileiras, embora a atenção votada ao tema nascesse de um problema um tanto colateral às vantagens previstas numa aceleração

---

[803] - Lucien Febvre, *O Probema da Descrença no Século XVI*, Lisboa, S/d., p. 441.
[804] - John Shepherd e Gary Walton, *Ob Cit.*, p. 77-79; Douglass North, "Art. Cit.", 963 e 964

do tempo de carga e descarga. O armazém, mais do que a concentração de existências num espaço para despachar a estiva, simbolizava a acumulação mercadorias com pesos e medidas expressos no exterior das embalagens. Dessa informação dependiam tanto as expectativas dos negociantes como o fisco. No caso do açúcar, saindo do engenho encaixotado, o peso era registado no exterior da caixa juntamente com outras formas de identificação da qualidade/ tipo do produto (branco, mascavado ou de panela) e das marcas do produtor (senhor de engenho ou do próprio engenho). As balanças e medidas padrão pouco fiáveis criariam margem suficiente para dúvidas[805]. Além da deterioração da mercadoria, após o seu momento de embalagem, acabando por alterar o seu peso, outras cambiantes seriam possíveis, não da inteira responsabilidade do produtor, mas decorrentes da falta de mecanismos para fiscalizar balanças e para se generalizar, por todo o Brasil sertanejo, o uso de padrões afinados por aqueles que o poder central remetia para as Câmaras[806]. Sendo este um custo efectivo das transacções no Antigo Regime, não espanta que qualquer proponente para centralizar este processo num armazém pensasse em associar-lhe uma taxazinha, pequeno tributo para custear um serviço que o poder local descurava com frequência. Repare-se, todavia, que o problema da disparidade dos pesos e medidas, entre o declarado na caixa e o estimado numa segunda ou terceira ocasião de pesagem, deu sinais de incomodar as partes envolvidas em época relativamente tardia. Se desde os primórdios as caixas foram experimentando um ligeiro e gradual aumento de peso, dificultando a padronização e a uniformidade de expectativas entre os agentes, as solicitações persistentes para serem erguidos aqui e ali armazéns, com balança, começaram nos anos vinte, não sendo sinónimo de que até lá faltassem, por sistema, estruturas de armazenamento - chamadas de *trapiches* na Bahia e de *paços* em Pernambuco[807].

Com efeito, desde a década de oitenta do século XVI que em Olinda, na "aldeia do Recife", "defronte do surgidouro dos navios" se erguiam "alguns armazens em que os mercadores agasalham os açucares e outras mercadorias"[808]. Também na Bahia existiam casas de agasalho. O autor de

---

[805] - Stuart Schwartz,, *Segredos Internos...*, p.113.

[806] - Veja-se um exemplo no espólio do museu etnográfico de Almodôvar (em Santa-Clara a Nova) a regularidade com que eram usados seixos rolados como medidas padrão alternativas à falta das correctas, de bronze ou ferro, existentes em depósito nas Câmaras, ainda no século XIX.

[807] - F. Mauro, *Ob Cit.*, p.

[808] - Gabriel Soares Sousa, *Notícias do Brasil* (1587), 3° ed., S. Paulo, 1938, p. 107.

Livro que da Razão do Brasil, em 1612, assinalou as terecenas ou "Almazens", no ponto D da carta que acompanha o relatório, esclarecendo o texto: "para recolhimento de todos os asuquares e pau Brasil que vier da banda do sul que tudo hy fica mais seguro", em vez de se optar pelas "outras logeas de aluguadores"[809]. Em Pernambuco, além do que estava acomodado no Recife, onde se construíram todos os armazéns dos portugueses, segundo certificou Van WeerdenBurgh em missiva aos Estados Gerais - nesse ano de 1630, quase todos destruídos com o incêndio ateado por Matias de Albuquerque[810] - outra parte da produção ficava nos "paços", algo com semelhança a pequenos cais cobertos, junto das ribeiras afluentes do sistema fluvial do Recife/Olinda. Por aí entravam os batéis dos navios atracados no porto, "buscar os açucares aos paços, onde os trazem os encaixadores"[811].

A existência de armazéns não resolve integralmente a questão da estiva, pois caberia ao mestre conceder o batel para carga e descarga de mercadorias, recebendo "a borda d agua no seu battel o açucar e ate hi elles partes entregaram as ditas fazendas as quaes elle mestre agasalhara no dito navio debaixo de coberta", pormenor adiantado numa das cartas de fretamento para a Bahia, datada de 9 de Janeiro de 1591[812]. Os cais e engenharia adequada (cabrestantes e engenhos afins para manobra de pesos) seriam apetrechos tão importantes quanto os armazéns para a redução do tempo em porto, se este for uma variável dependente de infraestuturas ideais. No entanto, o que preocupava os comerciantes e as autoridades locais não tinha relação directa com o mundo da estiva, campo de acção dos mestres de navios que, como se determinava naquela escritura, teriam o batel e a tripulação indispensáveis. A iconografia quinhentista e seiscentista está repleta destes pormenores quotidianos, sendo vulgar encontrar barcas junto dos cascos dos navios atracados a uma relativa distância dos cais. Barcas, barqueiros, batéis de navios e marinheiros, mais do que trapiches ou paços, determinariam a celeridade das operações. Infraestruturas portuárias eficazes seriam, pois, portos com um bom serviço de barcas ou com profundidade suficientemente para os seus cais acolherem navios de grande calado. A atenção dirigida aos

---

[809] -*Livro que da Rezão do Estado do Brasil*, p. 39.
[810] - *Documentos Holandeses*, Rio de Janeiro, 1946, vol. I, p. 34 e 47.
[811] - Gabriel Soares Sousa, *Ob Cit.*, p. 107.
[812] - AHDL, C.7^{A}, C.20, L.6, fl.3v^{o}

armazéns, pelo que as fontes portuguesas deixam suspeitar, era fruto de outra ordem de obstáculos.

A falta de balanças, ou a desconfiança nas existentes, incentivou uns quantos indivíduos a proporem-se como construtores de armazéns onde estariam as melhores para uma fidedigna avaliação do peso das mercadorias. Belchior Chaves Franco, morador na Bahia, relatava em preâmbulo a uma petição analisada no Conselho da Fazenda em 3 de Novembro de 1623, que naquela cidade e seu termo se encaixavam muitos açucares onde "ordinariamente se acham nos seus pesos muitos enganos" e o mesmo erro se encontrava nas farinhas e bacalhaus que do Reino chegavam. Solicitou autorização para construir um armazém, na praia, junto ao mar, onde se descarregariam e carregariam as mercadorias, logo pesadas. Convinha que fosse provido no ofício de juiz da balança desse armazém, cobrando 1 vintém por cada acto. Na caixa colocava-se, com marca diferente, o peso avaliado, como sucedia em Pernambuco onde havia armazém[813]. O Conselho da Fazenda considerou ser assunto a submeter a um parecer do comerciante Gaspar de Sousa. A 7 de Dezembro de 1623, o mercador julgou desnecessário o intento, enumerando razões sintomáticas de diferentes modalidades de embarque entre a Bahia e Pernambuco. Se aqui estavam em curso semelhantes procedimentos, na Bahia não havia lugar a fazer-se um armazém porque as caixas chegavam aos navios por barcas e seria grande incómodo, com despesa acrescida, retirá-las, depositá-las na praia, voltar a embarcá-las nos batéis para serem encaminhadas para os navios no porto. Além disso, para as mercadorias chegadas do reino, tinha a câmara da Bahia meios de aferição, tal como em Lisboa existia o "Haver do Peso". No reino, por seu lado, havia forma de se corrigir nas alfândegas o peso declarado nas caixas[814]. A história é rica em diversas indicações. Primeiro, questiona a existência de um armazém na Bahia em 1623. As partes interessadas continuariam a contar com as tais "lojeas de aluguadores", identificadas em 1612, mas a maior parte do açúcar seria colocado a bordo com recurso a barcas, em circulação nas ribeiras do Recôncavo, sem prévio armazenamento centralizado. Nisso se distinguia a Bahia de Pernambuco, onde na "aldeia do Recife" se montara uma ampla estrutura, capaz de agasalhar pelo menos 17 000 caixas de

[813] - AHU, *Baia*, nº 285.
[814] - AHU, *Baia*, nº 291.

açúcar, queimadas por Matias de Albuquerque para não as dar de presente ao inimigo.

O segundo aspecto a realçar decorre da aparente displicência dos mercadores ao problema da diferença entre o peso declarado na caixa e o que era efectivamente embarcado, desvalorizando os eventuais custos de transacção daí resultantes. É provável que retirassem certas benefícios se o indicado fosse inferior ao encontrado nas alfândegas do Reino o que, se tinha custos fiscais superiores, deveria compensar. Convém lembrar a estratégia de descarregar em Viana, onde o tributo incidia na unidade caixa e não na arroba... A incerteza no peso seria bem vinda. Além disso, a uniformização nunca seria absoluta e atrás desse rigor escondia-se novo pagamento de um vintém a um prestimoso que, nesta confusão, encontrava motivo para nova colecta. O que não conseguiu este Belchior Chaves Franco na Bahia, alcançou Salvador Correia da Sá no Rio de Janeiro. Não só por ser filho de governador. O trapiche construído e a balança instalada, em 1636, cobrando Correia de Sá 40 réis por caixa, haviam sido solicitados pelos mercadores de Lisboa, queixando-se desde 1625 da redução do peso das ditas vindas do Rio[815]. A qualidade do açúcar não era a ideal e talvez por isso a desigualdade fosse ainda mais grave. Mas serve a contradição de posturas para reforçar o quanto a situação na Bahia seria do agrado dos mercadores do Reino, em 1623, época em que a praça também estava bastante desmobilizada e pouco receptiva a novos gastos.

Coligidas estas referências, ralas, apesar de tudo, sobre as infraestruturas portuárias, pode-se observar com novos apetrechos o tempo decidido nas escrituras para paragem em porto. O quadro XXXVI reúne todos os casos de contratos de fretamento que forneceram essa informação, constituindo a fonte dos cálculos e das conclusões que se seguem. De novo o código do navio remete para uma cota arquivística. Uma primeira leitura geral destina-se escalonar os portos e, pelo estudo atrás realizado sobre os padrões de viagem e redes de correspondentes, incide-se nos três principais portos de destino brasileiro(quadro XXXVI-a)

---

[815] - Ch. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686*, Londres, 1952, p.114.

QUADRO XXXVI-1

Tempo em porto - dias

Ano	cod Nav	Tipo Navio	Escala	Tempo Escala	Porto Brasil	Tempo Brasil	Total
1580	24	Navio		0	Bahia	75	75
1580	25	Navio	Andaluzia	15	Bahia	60	75
1580	26	Navio	Madeira	20	Pernambuco	60	80
1586	32	Nau		0	Pernambuco	60	60
1586	30	Nau		0	Pernambuco	70	70
1586	31	Nau	Andaluzia	30	Pernambuco	60	90
1588	38	Navio		0	Bahia	30	30
1588	33	Navio	Portimão	30	Bahia	60	68
1588	36	Navio	Andaluzia	20	Bahia	60	80
1588	35	Nau		0	Esp. Santo	60	60
1589	37	Navio		0	Pernambuco	64	64
1590	40	Navio		0	Pernambuco	70	70
1591	45	Caravela		0	Bahia	30	30
1591	44	Navio		0	Bahia	50	50
1591	46	Navio	Andaluzia	20	Pernambuco	90	110
1592	47	Navio		0	Bahia	60	60
1592	52	Navio		0	Bahia	60	60
1592	50	Navio		0	Pernambuco	35	35
1592	49	Nau		0	Pernambuco	60	60
1592	46	Navio	Andaluzia	30	Pernambuco	60	90
1592	38	Navio		0	Rio de Jan.	120	120
1593	45	Caravela		0	Pernambuco	30	30
1593	54	Nau		0	Pernambuco	60	60
1593	53	Caravela		0	Rio de Jan.	50	50
1594	58	Caravela	Madeira	12	Bahia	25	37
1594	55	Caravela	Tavira	20	Bahia	40	60
1594	57	Caravela		0	Esp. Santo	15	15
1595	246	Caravela	Madeira	6	Pernambuco	45	51
1595	63	Caravela	Canárias	?	Esp. Santo	10	?
1596	59	Caravela		0	Esp. Santo	40	40
1596	60	Caravela		0	Esp. Santo	30	30
1596	61	Caravela	Madeira	15	Pernambuco	35	50
1596	7	Nau	Madeira	15	Pernambuco	50	65
1596	247	Navio	Madeira	8	Pernambuco	60	68
1596	62	Caravela	Andaluzia	60	Pernambuco	60	120
1598	68	Caravela		0	Bahia	30	30
1598	69	Caravela	Madeira	12	Pernambuco	30	42
1598	65	Caravela	Andaluzia	30	Pernambuco	50	80
1598	67	Caravela	Açores	35	Pernambuco	60	95
1599	70	Caravela	Madeira	8	Bahia	40	48
1599	75	Caravela	Madeira	30	Bahia	60	90
1599	71	Caravela		0	Pernambuco	40	40
1599	74	Navio	Madeira	15	Pernambuco	60	75
1599	73	Caravela	Açores	20	Pernambuco	60	80
1599	72	Caravela	Portimão	50	Pernambuco	40	90
1600	81	Caravela	Canárias	20	Bahia	30	50
1600	79	Caravela	Canárias	20	Bahia	50	70
1600	251	Caravela	Canárias	15	Bahia	60	75
1600	250	Navio	Mondego	15	Bahia	60	75

QUADRO XXXVI-2

Tempo em porto - dias

Ano	cod Nav	Tipo Navio	Escala	Tempo Escala	Porto Brasil	Tempo Brasil	Total
1600	80	Caravela		0	Pernambuco	40	40
1600	76	Caravela	Canárias	15	Pernambuco	60	75
1600	77	Caravela	Canárias	15	Pernambuco	60	75
1600	249	Navio	Mondego	15	Pernambuco	90	105
1601	78	Navio		0	Bahia	40	40
1601	83	Caravela	Canárias	20	Bahia	40	60
1601	84	Caravela	Madeira	50	Pernambuco	60	110
1601	73	Caravela	Açores	30	Pernambuco	90	120
1602	88	Caravela	Canárias	20	Bahia	50	70
1602	87	Caravela	Madeira	30	Bahia	60	90
1602	91	Caravela	Madeira	30	Bahia	60	90
1602	89	Caravela	Madeira	60	Bahia	60	120
1602	92	Caravela		0	Esp. Santo	60	60
1602	92	Caravela		0	Esp. Santo	60	60
1602	96	Caravela		0	Pernambuco	50	50
1602	86	Caravela	Madeira	15	Pernambuco	60	75
1602	93	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	60	80
1602	94	Caravela	Madeira	20	Pernambuco	60	80
1602	90	Caravela	Portimão	20	Pernambuco	60	80
1603	101	Caravela	Canárias	15	Bahia	50	65
1603	254	Caravela	Canárias	15	Bahia	90	105
1604	98	Caravela		0	Bahia	30	30
1604	99	Caravela	Madeira	15	Bahia	60	75
1604	103	Caravela	Canárias	20	Bahia	60	80
1604	111	Navio	Portimão	60	Bahia	50	110
1604	102	Caravela	Canárias	8	Esp. Santo	30	38
1604	106	Caravela		0	Pernambuco	50	50
1604	104	Caravela		0	Pernambuco	60	60
1604	107	Caravela	Madeira	15	Pernambuco	60	75
1604	105	Caravela	Madeira	?	Pernambuco	45	
1605	267	Caravela	Canárias	20	Bahia	60	80
1605	265	Caravela	Madeira	10	Bahia	75	85
1605	264	Caravela	Madeira	35	Bahia	60	95
1605	106	Caravela		0	Pernambuco	60	60
1605	268	Caravela	Madeira	10	Pernambuco	60	70
1605	262	Navio	Madeira	15	Pernambuco	60	75
1605	263	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	60	80
1605	266	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	75	95
1605	261	Caravela	Canárias	15	Pernambuco	90	105
1605	112	Caravela	Portimão	25	Pernambuco	180	205
1606	269	Caravela	Madeira	20	Bahia	90	110
1606	110	Caravela	Açores	20	Pernambuco	40	60
1606	109	Caravela	Canárias	15	Pernambuco	60	75
1606	271	Caravela	Canárias	15	Pernambuco	60	75
1606	270	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	60	80
1606	113	Navio	Canárias	30	Pernambuco	60	90
1607	273	Caravela		0	Bahia	60	60
1607	114	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	60	80
1607	276	Caravela	Madeira	20	Pernambuco	90	110
1607	277	Caravela	Açores	30	Pernambuco	90	120

QUADRO XXXVI-3
Tempo em porto - dias

Ano	cod Nav	Tipo Navio	Escala	Tempo Escala	Porto Brasil	Tempo Brasil	Total
1607	115	Caravela	Açores	20	Pernambuco	180	200
1608	116	Caravela	Madeira	30	Bahia	180	210
1608	122	Navio		0	Rio de Jan.	60	60
1609	119	Caravela		0	Bahia	40	40
1609	118	Caravela		0	Bahia	60	60
1609	285	Caravela	Canárias	30	Bahia	60	90
1609	117	Caravela	Portimão	20	Pernambuco	60	80
1609	284	Caravela	Canárias	25	Pernambuco	60	85
1609	120	Caravela	Madeira	30	Pernambuco	90	120
1610	123	Caravela		0	Bahia	30	30
1610	121	Caravela		0	Pernambuco	105	105
1610	124	Caravela	Canárias	40	Pernambuco	60	100
1610	286	Caravela		0	Rio de Jan.	90	90
1611	127	Urca		0	Bahia	90	90
1611	124	Caravela	Canárias	30	Pernambuco	60	90
1611	288	Caravela	Canárias	20	Pernambuco	90	110
1611	134	Caravela	Açores	60	Pernambuco	90	120
1612	295	Caravela		0	Bahia	90	90
1612	296	Caravela		0	Bahia	90	90
1612	297	Caravela	Canárias	30	Bahia	90	120
1612	299	Navio	Canárias	30	Paraíba	90	120
1612	291	Caravela		0	Pernambuco	30	30
1612	294	Caravela		0	Pernambuco	45	45
1612	126	Caravela		0	Pernambuco	60	60
1612	128	Caravela		0	Pernambuco	90	90
1612	129	Caravela		0	Pernambuco	120	120
1612	300	Navio	Canárias	30	Pernambuco	90	120
1612	292	Caravela	Terra Nova	30	Pernambuco	90	120
1612	120	Caravela	Algarve	?	Pernambuco	30	?
1613	304	Navio		0	Bahia	30	30
1613	301	Navio		0	Bahia	60	60
1613	126	Caravela	Portimão	68	Pernambuco	60	128
1614	313	Nau		0	Bahia	90	90
1614	311	Caravela	Canárias	15	Paraíba	30	45
1614	318	Caravela		0	Pernambuco	30	30
1614	315	Caravela	Açores	40	Pernambuco	40	80
1614	314	Na	Canárias	?	Bahia	60	?
1615	327	Nau		0	Bahia	90	90
1615	289	Navio		0	Pernambuco	90	90
1615	326	Nau	Canárias	?	Bahia	30	?
1615	323	Nau	Canárias	20	Pernambuco	não diz	?
1615	324	Navio	Canárias	20	Pernambuco	não diz	?
1616	332	Nau		0	Bahia	90	90
1616	138	Caravela	Canárias	30	Pernambuco	40	70
1617	332	Nau		0	Bahia	30	30
1617	335	Nau		0	Bahia	90	90
1617	337	Nau	Canárias	7	Pernambuco	30	37
1617	138	Caravela	Canárias	40	Pernambuco	60	100
1617	342	Navio	Canárias	?	Bahia	30	?
1618	144	Caravela	Açores	40	Pernambuco	60	100
1619	145	Nau		0	Paraíba	45	45
1620	147	Nau		0	Paraíba	45	45

QUADRO XXXVI-4

Tempo em porto - dias

Ano	cod Nav	Tipo Navio	Escala	Tempo Escala	Porto Brasil	Tempo Brasil	Total
1621	362	Nau		0	Bahia	90	90
1621	360	Patacho	Açores	?	Paraíba	60	?
1623	368	Navio	Canárias	?	Pernambuco	90	?
1624	145	Nau		0	Paraíba	60	60
1624	160	Navio		0	Pernambuco	90	90
1624	13	Nau	Canárias	20	Pernambuco	15	35
1624	379	Nau	Canárias	20	Pernambuco	75	95
1626	168	Caravela		0	Pernambuco	8	8
1626	169	Caravela		0	Pernambuco	15	15
1626	173	Nau		0	Pernambuco	30	30
1626	382	Nau		0	Pernambuco	30	30
1626	11	Navio		0	Pernambuco	30	?
1626	12	Nau		0	Pernambuco	90	90
1626	166	Navio		0	Rio de Jan.	40	4
1626	167	Nau	Madeira	30	Bahia	Todo o tempo de carga	?
1627	388	Nau		0	Bahia	20	20
1627	387	Nau		0	Bahia	30	30
1627	393	Nau	Canárias	30	Bahia	60	9
1627	176	Nau		0	Pernambuco	8	8
1627	177	Nau		0	Pernambuco	15	15
1627	178	Caravela		0	Pernambuco	15	1
1627	181	Caravela		0	Pernambuco	15	1
1627	389	Nau		0	Pernambuco	30	30
1627	391	Navio		0	Pernambuco	30	30
1627	386	Navio		0	Rio de Jan.	60	6
1627	179	Caravela	Canárias	o mais breve	Pernambuco	o mais breve	?
1628	394	Nau		0	Bahia	40	40
1628	192	Caravela		0	Pernambuco	15	1
1628	193	Caravela		0	Pernambuco	15	1
1628	194	Caravela		0	Pernambuco	15	15
1628	403	Nau		0	Pernambuco	15	1
1628	408	Caravela		0	Pernambuco	15	1
1628	409	Nau		0	Pernambuco	15	15
1628	188	Caravela		0	Pernambuco	30	30
1628	189	Caravela		0	Pernambuco	30	3
1628	185	Nau		0	Pernambuco	30	3
1628	400	Caravela		0	Pernambuco	40	40
1628	415	Nau	Madeira	20	Pernambuco	60	6
1628	410	Nau		0	Rio de Jan.	30	3
1628	183	Nau	Madeira	30	Rio de Jan.	120	150
1628	197	Navio	Canárias	15	Paraíba	o necessário	?
1628	186	Caravela	Madeira	20	Bahia	não diz	
1628	199	Caravela	Madeira	30	Bahia	não diz	
1628	191	Caravela	Madeira	8	Pernambuco	não diz	?
1628	416	Nau	Madeira	?	Pernambuco	60	
1630	200	Patacho	Açores	8	Bahia	30	3
1630	202	Caravela	Madeira	20	Bahia	20	40
1630	201	Nau	Madeira	30	Bahia	não diz	?
1631	205	Caravela		0	Rio de Jan.	30	0

QUADRO XXXVI-5							
Tempo em porto - dias							
Ano	**cod Nav**	**Tipo Navio**	**Escala**	**Tempo Escala**	**Porto Brasil**	**Tempo Brasil**	**Total**
1632	204	Patacho		0	Paraíba	40	40
1633	430	Navio		0	Paraíba	30	30
1633	439	Caravela	Canárias	?	Rio de Jan.	20	
1634	445	Nau	Canárias	30	Bahia	60	90
1636	449	Nau	Madeira	30	Rio de Jan.	40	70
1638	455	Navio		0	Bahia	120	120
1638	208	Navio	Madeira	30	Rio de Jan.	120	150
1639	211	Navio		0	Bahia	60	60
1639	210	Nau	Canárias	?	Bahia	60	
1639	209	Caravela	Madeira	15	Bahia	não diz	
1639	213	Caravela	Madeira	15	Rio de Jan.	não diz	
1640	217	Nau	Madeira	?	Bahia	120	120

QUADRO XXXVI- A		
Médias de tempo nos principais portos (dias)		
Portos	**nº obs**	**média**
Bahia	62	60,2
Pernambuco	103	56,1
Rio de Janeiro	11	69

Ligeiras diferenças. Numa análise global convém tomá-las por inexpressivas e apenas insinuantes dos índices de interacção portuária anteriormente considerados. Relembre-se como Pernambuco se singularizava nas relações unívocas, de 1 para 1. Particularidade que em pouco interfere no tempo imposto ao estacionamento dos navios. Mais do que a natureza das redes pode estar em causa a eficácia do armazenamento nessa sugestão de tempos mais curtos. Conclusões pouco sólidas. A concentração inerente à relação de 1 para muitos, como aquela que as escalas ou o Rio de Janeiro ofereciam, presume-se ser, para este efeito, solução preferível: um indivíduo reunia carga encomendada por vários fretadores e nessa condição contornava moras e percalços mais prováveis quando estivessem vários contactos implicados. A análise global dos tempos contraria este juízo, colocando Pernambuco em posição de porto mais rápido. Mas, então, se este factor de custo for uma variável dependente de uma organização mercantil ou de infraestruturas portuárias adequadas, o

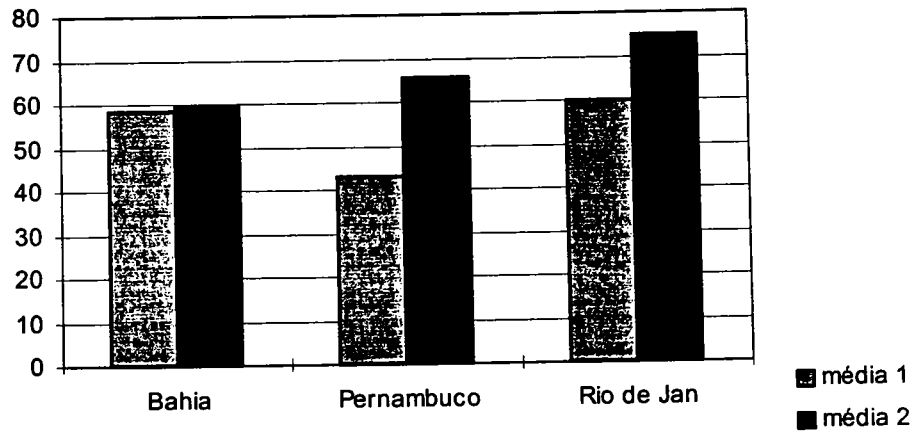
escalonamento deverá manter-se quando considerados os padrões de viagem e a análise na diacronia. Os resultados não dão respostas inequívocas (quadro XXXVI-b e respectivo gráfico). Nas viagens directas a celeridade do Recife/Olinda adquire maior nitidez para, depois, perder a posição cimeira nas viagens com escala. Apenas duas conclusões parecem irrefutáveis: a) as escalas contribuem para aumentar o tempo nos portos de destino, sendo a diferença evidente em Pernambuco, mais que nos restantes espaços. A Bahia quase escapa a essa regra, mas ainda aí é visível um acréscimo ligeiro. b) O Rio de Janeiro, em qualquer dos padrões, era localidade demorada.

QUADRO XXXVI - b

Tempos médios nos portos brasileiros segundo os padrões de viagem

	Viagens directas 1			Viagens C/ escala 2		
Portos	nº obs	**média 1**	moda	nº obs	**média 2**	moda
Bahia	29	**58,7**	90	37	**59,7**	60
Pernambuco	45	**43,2**	40	62	**65,4**	60
Rio de Jan	8	**60**	60	4	**75**	120

tempo em porto:padrão I e II



Resta indagar como se comportavam as escalas. Sendo paragens só vocacionadas para carregar, presume-se que o tempo fosse breve. Interessa, no entanto, alargar o universo de análise a todas e não apenas às Canárias e Madeira, as mais frequentadas, pois só num cotejo se pode descortinar a sua especificidade. O quadro XXXVI- c assegura que nessas circunstâncias, em que os navios aportavam para apenas uma operação, os tempos reduziam-se. Madeira e Canárias, onde as redes determinam uma forte polarização em torno de alguns agentes das casas Frias Salazar e Rodrigues Vitória, potenciam maior rapidez. Neste panorama, os centros algarvios, maioritariamente Vila Nova de Portimão, exemplificam estadias prolongadas.

QUADRO XXXVI - c

Tempo médio nos portos de escala (dias)

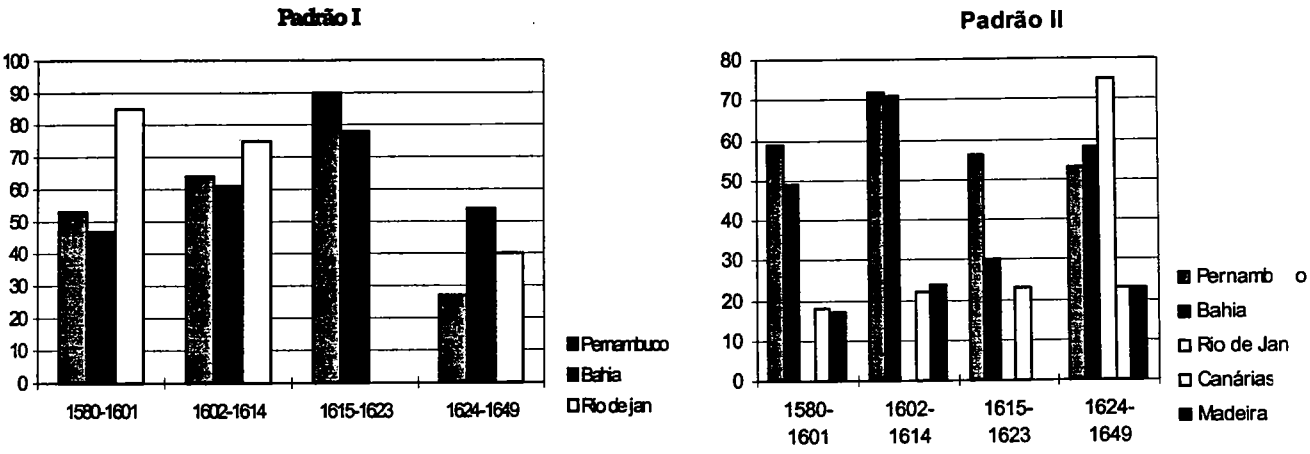
Escalas	Nº Obs	Média
Açores	10	30
Canárias	40	21,5
Madeira	38	21,6
Algarve	8	36,6
Andaluzia	7	29,7

Madeira e Canárias aproximam-se numa média de vinte dias, enquanto Açores e Algarve saltam para o escalão de estadias de um mês.

A análise na diacronia deverá fornecer esclarecimento adicionais. Para as escalas, o universo terá de ficar circunscrito às principais, pois o Algarve e Andaluzia tiveram relevância apenas nas décadas finais do século XVI e os dados para os Açores são pouco numerosos para este tipo de leitura (quadro XXXVI - d e respectivos gráficos).

QUADRO XXXVI- d

	Portos	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640	
		nº ob	média	nº ob	média	nº ob	média	nº ob	média
Padrão I	Pernambuco	10	53	11	64	1	90	23	27
	Bahia	8	47	11	61	5	78	5	54
	Rio Janeiro	2	85	2	75	-	-	4	40
Padrão II	Pernambuco	20	59	33	72	5	56	4	52
	Bahia	12	49	17	71	2	30	6	58
	Rio Janeiro	-	-	-	-	-	-	4	75
	Canárias	6	17	24	22	5	23	5	23
	Madeira	11	17	15	24	-	-	12	23



O período de 1615-1623 está mal coberto. Já se sabe. O número de escrituras reduz-se e entre as poucas que se encontram prevalecem os casos de viagem sem previsão de regresso. Donde, parte destas informações não tem lugar num acordo só para uma viagem de ida. Como tal, as conclusões a retirar devem subalternizar as distorções trazidas pela fragilidade do universo considerado para estes anos que acusaria uma inversão na regra geral atrás enunciada, segundo a qual, o tempo em porto brasileiro sofre agravamento nas viagens com escala. Se esta variável depende da organização mercantil, os anos de 1602-1614 exibem maus resultados, sensíveis em ambos os padrões nos dois principais portos brasileiros. Nesta época, o Rio de Janeiro, iniciando a sua lenta passagem de porto de escala a porto de destino, experimenta francos progressos. Ainda assim, continua a exigir mais tempo do que qualquer dos outros dois.

A regra das escalas imporem mais tempo nos portos brasileiros mantém-se válida nesta observação na diacronia, continuando a Bahia a ser o local que menos lhe obedece. Em contraste com o desempenho deste factor de custos nos anos de 1602-1614, destacam-se os anos da guerra. Veja-se como Pernambuco, zona quase interdita, é onde não falha, para viagens directas, recomendações de brevidade (quadro XXXVI). Em 1626, sabendo-se em Lisboa das manobras holandesas nas águas americanas, é celebrado um contrato que começou por estipular quinze dias para carga, mas no fim da escritura o tabelião ressalvou: "em demora de oito dias somente posto que atras diga que em demora de quinse dias e não lho

dando nos ditos oito dias ele mestre as tomara das pessoas que quiser"[816]. Era do interesse dos mestres despachar o negócio e colocar 100 caixas de açúcar nas cobertas em oito dias. Demasiado tempo atracado no cais, era expor-se a risco superior ao provável no alto mar. Assim, começa a falhar nos contratos a indicação precisa do tempo de espera, proliferando referências que continuam a certificar o intuito de brevidade sem que se lhe associe um número exacto de dias. O tempo mais curto possível. Neste contexto, o Rio de Janeiro revela um desempenho extraordinário, melhor que o da Bahia. Associado a esta incerteza saltam outras, nomeadamente a indecisão quanto ao melhor porto para as operações de carga e descarga. Em 1638, André Lopes Isidro, conceituado comerciante do Porto, resolve enviar carga acompanhada de um agente, João Pereira de sua graça, e acertou com o mestre que o destino da expedição tanto poderia ser o Rio de Janeiro como a Bahia, ou "qualquer parte que esteja desimpedida de inimigos"[817]. Redução do tempo e desconhecimento do exacto destino das expedições seriam estratégias sem dúvida incongruentes com qualquer tentativa do Poder Central em instituir, mesmo que informalmente, um regime de frotas.

São, contudo, considerações insuficientes para explicar o tempo em porto como um custo dependente de processos de armazenagem ou de tipos de redes mercantis. A diferença entre viagens com escala e viagens directas no comportamento da variável destaca a importância das quantidades de mercadoria como factor decisivo. Sabendo que aquelas prometiam taxas de utilização superiores no troço de ida, e que as naus foram muitas vezes preferidas às caravelas para esses trajectos, nas épocas em que ambos os tipos repartiram a frota, a descarga de largas dezenas de pipas de vinho ou de fazendas era razão sobeja para no Reino se alargar o prazo de estiva, no momento da negociação do contrato. O descuido com a observância desta cláusula impunha caras indemnizações aos carregadores. Cada dia de mora era sujeito a um pagamento adicional, quando se preferia a indemnização à alternativa do mestre considerar anulada a sua obrigação e regressar de porões vazios para cobrar os fretes. Por outro lado, um dos factores que mais interferiu nos ganhos de eficiência obtidos no encurtamento das estadias no Brasil parece ser o perigo das armas da WIC. Viagens directas, com cargas irrisórias no troço de ida, e o medo do assalto no porto

[816] - AHDL, C.1, C.30, L. 147, fl. 139.
[817] - AHDP, Pol°, 3ª, L.172, fl. 21 v°.

compuseram um núcleo de razões suficientes para despachar uma operação em cerca de 27 dias num porto que, durante as Tréguas, se permitia esbanjar dois meses. Com as mesmas caravelas. Os armazéns já lá estavam, tal como os correspondentes em relação de quase exclusividade com o grupo do Reino. Guerra, viagens projectadas para trazer mercadorias, e não para levar, imprimiram celeridade às viagens brasileiras.

A rotação dos navios, ou a sua estadia em porto, obedecia a condicionalismos que ultrapassam os problemas, por certo a não ignorar, das infraestruturas e da organização mercantil. Ouvindo testemunhos sobre centros de tráfico europeus, bem frequentados e onde se instalavam colónias de mercadores com cônsul próprio, suspeita-se dessa articulação lógica do factor tempo a realidades inerentes à melhor ou pior organização mercantil. Em pleno século XVIII, navios de Saint Malo, de bacalhau, estacionavam dois a três *meses* em Marselha[818]. Aliás, a navegação no Mediterrâneo narra essa constante: trajectos retalhados em várias escalas, realizados por navios atulhados de mercadorias diversificadas, bazares ambulantes como os apelidam Braudel e Romano, condenados a longas estadias em porto. Em 1547, uma nau genovesa partiu numa viagem de Génova a Alicante, com paragem em Maiorca, Alicante, Cartagena, de novo em Alicante , por fim, regresso a Génova. Gastaria 27 dias no mar contra 52 nos portos[819]. Em Lisboa, a navegação inglesa, no século XVIII, contava ainda com prolongada espera: dois a três meses[820]. Não há que duvidar da organização mercantil inglesa em Portugal, nem da existência de armazéns, muitos deles localizados na zona da Pampulha. Perante estas experiências no Velho Mundo, em todas as épocas, deve ser reconhecida a rapidez das paragens brasileiras, mesmo nos anos de 1602 a 1614.

Afinal, o tempo em porto parece depender também do grau de abertura da localidade ao tráfego e da sua capacidade de acolhimento de numerosas embarcações. O comportamento desta variável traduz essa acentuada afluência de caravelas aos portos brasileiros no período em que o tráfego e o tráfico estiveram mais dispersos em termos sociais, entre 1602 e 1614. A celeridade dos anos da guerra, pode, ao invés, indiciar a crise na

---

[818] - Charles Carrière, *Négociants Marseillais au XVIII Siècle. Contribuition à l'Étude des Économies Maritimes*, vol. I, Marseille, 1973, p. 162.

[819] - Paola Massa Piergiovanni, "Aspetti Finanziari ed Economici della Gestione di una Nave alla Metà del Cinquecento", Tommaso Fanfani, *La Penisola Italiana e il Mare. Costruzioni Navali, Trasporti e Commerci tra XV e XX Secolo,* Napoles, 1993, pp. 107-125, p. 114.

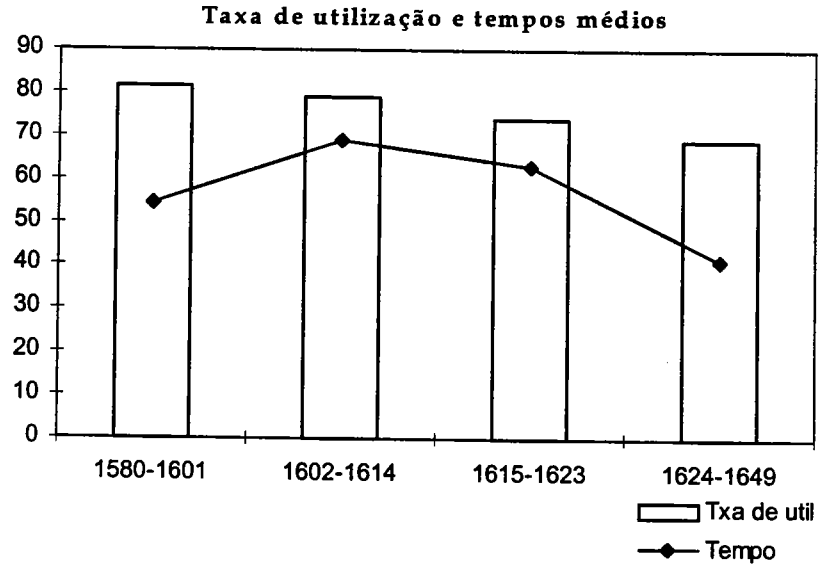
[820] - L.M.E Shaw, *The Anglo Portuguese Aliance...*, p. 101.

navegação, havendo menos navios atracados nos cais. Explicações possíveis, hipóteses, mais do que certezas.

Desta análise, importa destacar o desencontro no comportamento das variáveis que poderiam contribuir para ganhos de eficiência no transporte.

QUADRO XXXVI -e		
(tempo em média ponderada)		
Períodos	**Txa de util**	**Tempo**
1580-1601	81,4	54,2
1602-1614	78,9	69,1
1615-1623	73,8	62,9
1624-1649	69	41,3

Gráfico VIII



O tempo reduziu-se nos anos posteriores a 1624, sobretudo nas viagens directas, quando este padrão adquiriu posição dominante. Mas foi-lhe associada uma quebra nas taxas de utilização. O que se poderia ganhar num dos factores talvez se dilua no outro. O gráfico VIII, síntese dos dados do quadro XXXIII -a (média das taxas de utilização), e de um cálculo da média ponderada dos tempos em cada porto, em ambos os padrões de viagem, acusa esse desencontro. Notando-se que o factor tempo experimentou a redução mais acentuada, a situação óptima teria sido associar-se ao aumento da taxa de utilização. Assim, em termos relativos, os anos de 1580 a 1601 revelam os

melhores indicadores do desempenho do sector, na medida em que o custo com estadias em porto só seria ligeiramente superior ao recorde atingido na guerra, encontrando-se, em simultâneo, as taxas de utilização mais elevadas. Considerações necessárias para explicar, adiante, a diferente rentabilidade das viagens e o que tal indica sobre a evolução do sector entre 1580 e 1640.

4.2 - A tripulação

Na celebração de um contrato de fretamento, o mestre apresenta-se como a parte responsável por apetrechar o navio, em seu nome e no dos restantes proprietários. Segundo rezam todas os acordos com chancela notarial, cabia-lhe verificar se a embarcação estava "estanque de quilha e costado" e se teria as enxárcias necessárias. De acordo com informações exauridas do inquérito realizado nos exames a que alguns destes oficiais de navegação se sujeitaram, para obter o grau de "mestre", zelariam pelo guarnecimento da embarcação, tendo de saber que gente contratar "para a marear e como deue ocupar no seruiço della. E que bastimentos serão necesarios para ella"[821], como no capítulo seguinte se faz referência. Sublinhe-se, aqui, a importância da função do mestre na coordenação dos aspectos logísticos da viagem, sendo o seu papel idêntico ao do actual armador. Era também o oficial superior a bordo, um capitão, ainda que nem sempre tivesse esse título, só tardiamente generalizado no vocabulário da marinha "mercante" para designar os comandantes de navios de gávea. Contratava os marinheiros, em número adequado para a manobra do navio, pois só ele saberia como distribuir as tarefas a bordo.

A sorte dos capitais depositados à sua guarda dependeria da sua experiência. É certo que os bons ventos e a temperança do clima ajudariam ao sucesso, mas todos os aspectos controláveis da expedição teriam de ser por ele acautelados, como fosse a aquisição de alimentos, componente energética indispensável aos braços que manobravam as velas. Rechear a embarcação dos "bastimentos necessários" pedia, pois, uma previsão realista das exigências do navio em mão-de-obra e do tempo da viagem, variável em função da espera nos portos .

---

[821] - A. Teixeira da Mota,, *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal,* Lisboa, 1969, p.44.

Uma parte desse tempo era, pois, objecto de regateio com os fretadores. A outra, a do tempo em deslocação, era falível, sujeito ao fortuito, mas a prática orientaria as expectativas. Um testemunho do século XVIII sumariava os ensinamentos de século e meio de navegação regular para o Brasil: "De Portugal ate a Bahia havera de distancia pouco mais de mil leguas que se navegão em 50 ate 60 dias a ida, e de volta em 90 ate 100 dias"[822]. Uma das "leis" da navegação do Atlântico, abordagem cara a Chaunu, era deste modo enunciada sem rodeios no século XVIII: em distância/ tempo, a viagem de regresso era aproximadamente o dobro da ida[823]. Fernão Cardim, em 1583, partiu de Lisboa em 5 de Março, estacionou dez dias na Madeira e aportou na Bahia a 9 de Maio. Não relata episódios extraordinários, os ventos estiveram de feição e remata noticiando: "gastamos na viagem com os dez dias de detença na ilha da Madeira 66 dias"[824]. Contudo, o primeiro comboio preparado pela Companhia Geral do Comércio do Brasil teve regimento que ordenava vitualhas para 100 dias de deslocação até à Bahia[825]. À cautela. O diário da navegação de Gaspar Ferreira Reimão, na nau S. Martinho em direcção a Goa no ano de 1597, regista as latitudes do Cabo de Sto Agostinho e da Bahia em 50 e 55 dias, respectivamente, depois de ter desaferrado de Lisboa[826]. Os exemplos fornecidos por Mauro compreendem um caso de maior velocidade. Em 1587, de Lisboa a Pernambuco gastaram-se 33 dias. Excepcional, porque os mais frequentes anunciam essas balizas dos 60-70 dias só no troço Lisboa - Bahia[827]. Razão tem Chaunu ao declarar que os tempos médios são uma ficção. Existiam viagens rápidas e viagens longas[828]. Ainda assim, aquele historiador do Atlântico não enjeitou as médias para desenhar elucidativos mapas de distâncias-tempo. Aí o Brasil, tal como as Antilhas, inscreve-se num círculo de viagens de ida inferiores a três meses, cerca de 80 dias, a que deverão ser acrescentados mais 50 para estimar o tempo de regresso. Isto é, no máximo, 210 dias separavam Brasil e Portugal.

Cálculos tão precários quanto os que faria um mestre com seu navio fretado para aquelas paragens. Talvez não andasse longe do provável se

---

[822] - "O Estado do Brasil he huma grande porção (...)" em F. Mauro, *Le Brésil au XVII Siècle*, Coimbra, 1963, p. 212.
[823] - P. Chaunu, *A História como Ciência Social*, Rio de Janeiro, 1976, p.357.
[824] - Fernão Cardim, *Tratado da Terra e Gente do Brasil*,2ª ed. S. Paulo, 1939, p. 250.
[825] - Max Justo Guedes, "Segurança da navegação nos Séculos XVI-XVIII. Navios Artilhados, Frotas e Comboios", *Histórias Naval Brasileira*, vol. II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p. 94.
[826] - H. Quirino da Fosenca, *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 96, 97, 1600, 1603*, Lisboa, 1938.
[827] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 82-83.
[828] - P. Chaunu, *A História como Ciência Social...*, p.357.

contasse com um mínimo de 150 dias de deslocação no mar: 60 de ida e 90 de vinda. Antes de saber que alimentos comprar para estes dias, contratava-se com mercadores que o obrigariam, eventualmente, a adicionar 20 dias para atracar na Madeira ou nas Canárias e mais dois meses aguardando num porto brasileiro. Negócios com a colónia, em suma, ocupariam a embarcação 230 dias. Se adicionasse, por um lado, os tempos mortos, raramente quantificados no contrato, entre desaferrar e não desaferrar do reino - havendo, por vezes, indicação de que deveria navegar à sombra da armada da Índia até ao equador - e se, por outro lado, quantificasse os dias desperdiçados depois do regresso, para descarregar e proceder aos acertos finais de contas, depreenderia que o navio ficava amarrado por um ano àquele negócio. Em épocas menos conturbadas, porque nas décadas de vinte e trinta, várias referências a embargos portuários, reais ou previsíveis, relatam os diferentes percalços do quotidiano destes agentes de transporte.

Uma carta de fretamento de 12 de Fevereiro de 1628 antevia a possibilidade do capitão-mestre vir a ter o navio requisitado, razão suficiente para poder cancelar o acordo[829]. Promulgado um decreto em 29 de Dezembro de 1634, que obrigava todos os navios a seguir viagem sob protecção da armada em preparação de socorro a Pernambuco, choveram pedidos de excepção ao embargo. Mestres de Viana alegaram ter os navios com mantimentos a bordo e com outras mercadorias urgentes para a população brasileira, esgotada numa luta de resistência, sedenta e faminta. As petições foram apreciadas no Conselho da Fazenda em 31 de Janeiro seguinte[830]. Independentemente da resolução final, aqui secundária, note-se que já havia passado pelo menos um mês à espera da almejada autorização. Anos depois, em Maio de 1637, um mestre de um navio atracado em Lisboa pedia licença para desaferrar, pois desde Fevereiro que estava pronto para seguir até à Madeira, a carregar 300 pipas de vinho, sendo impedido de o fazer pelo embargo de todas as unidades de Lisboa para distribuir os 4000 soldados a transportar para o Brasil[831]. As medidas de segurança desencadeadas pelo Governador Geral em 1634 trariam entraves semelhantes, trancando uma centena de navios na Bahia por recear caírem nas mãos do inimigo as caixas colocadas nos seus porões[832]. A década de trinta foi fértil em episódios destas

[829] - AHDL, C.11, C.50, L.177, fl. 4v°.
[830] - AHU, *Pernambuco*, Caixa 2, doc. 29 Dezembro de 1634.
[831] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 43, fl. 13v°
[832] - A carta do Governador que noticia a medida foi objecto de primeira consulta do Conselho da Fazenda em 15 de Novembro de 1634. Em 17 de Outubro de 1635, quase um ano depois, ainda era tema

natureza, época marcada pelo espectro da incerteza, do tempo e da sorte. A data da celebração do contrato pouco diz do momento da partida. Apenas se supõe, quando realizada nos primeiros meses, que o navio acabaria por se despedir do cais nesse ano. O mês do contrato é informação pouco fiável, em qualquer período analisado, embora os anos da guerra com a WIC aumentem a sua falibilidade.

Para o estudo da economia do transporte, as despesas do armador com a alimentação da tripulação podem ser estimadas prevendo 150 dias de viagem (ida e vinda), acrescidos dos tempos médios em portos brasileiros, segundo o que foi calculado para cada período. Falta quantificar estes gastos, o que demanda, como primeiro passo, uma incursão pelo pouco que se conhece sobre a relação entre a tonelagem destes navios e respectiva mão-de-obra, descurando o problema dos artilheiros, ou da falta deles, para lidar com armas que, na verdade, nem sempre eram colocadas a bordo. O segundo passo analisa os custos dos mantimentos, avaliando-se o que cada homem consumia por dia.

Como se expôs no capítulo III, algumas cláusulas, mais abundantes nos anos de 1580 a 1614, aludem à preocupação dos fretadores com a segurança, explicitando-se que tipo de artilharia e de aparelhos adicionais não deveriam ser negligenciados pelo mestre. Numa das escrituras, o tabelião tratou de esclarecer que entrariam tantos mosquetes quanto os homens da tripulação[833]. Uma pista valiosa se, ao lado, faltarem indicações sobre o número de remos, também por vezes impostos como apetrechamento adequado à caravela. Assim, quando foi referida a totalidade de remos, este indicador é preferível ao número de armas de fogo para se encontrar a relação tonelagem/homem e cotejá-la com o decretado no regimento de 1571, nos seus trechos respeitantes à dimensão da tripulação para o navio se considerar bem equipado.

A dezena representa uma tripulação vulgar para caravelas e navios (quadro XXXVII), ainda que circulassem alguns vasos manobrados por seis marinheiros e grumetes, permitindo-se uma tonelagem de frete de 45 toneladas. Ou o número de armas era escasso ou o navio andava mal manobrado, uma vez que em 1571 se considerava obrigatória a relação dois

---

em discussão. A frota esteve retida cerca de um ano. Sobre este episódio, AHU, *Baia*, nº 655 e *Cons. Ult.*, cod.41. fl. 13 e ss.

[833] - AHDP, PO1º, 3ª, L.137, fl. 131vº, de 11 de Março de 1616.

homens para cada dez toneladas[834], o que equivale a uma razão de 5t/h. Para fretar 45 toneladas, a arqueação teria de ser um tanto superior, subestimando-se, com os seis mosquetes, a dimensão da companha. Mas, na generalidade, os elementos coligidos conferem veracidade a essa razão fixada na lei, pois os *navios*, que se presume terem, com frequência, tonelagens superiores às caravelas, associam-se a tripulações com 12 membros. As caravelas colocam-se entre os 6 e 10 mosquetes (6 e 10 homens...), o que aponta para arqueações entre 30 e 50 toneladas, valor verosímil porque em nenhum caso a tonelagem de frete o ultrapassa. As naus traziam outro nível de exigências, dando azo à contratação de 18, até 40, indivíduos, braços para velame de unidades com arqueações entre 75 e mais de 250 toneladas. Se assim era, veja-se o grau de subutilização do exemplo de uma nau que em 1615 fretou apenas, no seu máximo, 32 toneladas, levando a bordo 15 mosquetes.

QUADRO XXXVII

Dimensão da tripulação: nº de mosquetes e remos

Ano	cod. Navio	Armas e apetrechos	tonel. frete	tipo nav.
1593	45	8 mosquetes	17	caravela
1596	61	6 mosquetes	19	caravela
1596	62	6 mosquetes	45	caravela
1599	72	6 mosquetes	25	caravela
1599	75	12 mosquetes	40	caravela
1601	78	6 mosquetes; 8 remos	35	navio
1602	95	12 marinheiros; 12 mosquetes	40	navio
1602	92	8 marinheiros	35	caravela
1604	103	8 remos	40	caravela
1606	110	8 mosquetes; 8 remos	40	caravela
1610	123	12 remos	38	caravela
1613	301	12 mosquetes	34	navio
1614	316	10 mosquetes	?	caravela
1615	132	18 mosquetes; 8 peças artilharia	?	nau
1615	327	15 mosquetes	32	nau
1633	(* 1)	40 marinheiros, 32 peças	?	nau
1638	(* 2)	10 marinheiros	46	patacho
1640	217	48 marinheiros	300	nau inglesa

(*1)- AHU, Bahia, nº 484
(*2)- Ibidem, nº 704

[834] - Lei de 3 de Novembro de 1571. Uma das edições em *Documentos para a História do Açúcar*, Rio de Janeiro, 1956, vol.I.

A análise na diacronia é inviável. Os dados são ainda mais escassos entrando na terceira década do século XVII, impossibilitando perscrutar eventuais alterações na razão tonelagem/ homem que beneficiasse a economia do transporte, reduzindo os custos de armador. Essa tendência foi detectada nas marinhas do norte, ao longo dos séculos XVII e XVIII[835]. Processo lento, como este, não tem cabimento nas rotas do Brasil durante a época em estudo. Aqueles ganhos, aliás, não foram comuns a todas as rotas, sendo numas mais sensíveis do que noutras. Enquanto nos finais de Quinhentos seriam correntes razões de 6t/h e 9t/h[836], para pouco se alterarem nas rotas americanas, imperando razões de 8,7 e 9,8, ainda nos finais de Seiscentos[837], nos circuitos europeus, razões bem vantajosas, entre 10 t/1h e 14,4/1h, pautavam o comportamento da marinha inglesa na segunda metade do século XVIII[838]. Assim, a navegação ibérica, no século XVII, apresentaria uma relação tonelagem/ homem só ligeiramente desfavorável. Merece ser sublinhado o que estaria previsto nas ordenações de Carlos V de 1550 e 1551, decretando medidas de segurança com evidentes afinidades ao disposto em provisões joaninas da mesma época. Nesses corpos legislativos são perceptíveis economias com o aumento da tonelagem, já verificadas nas naus da Carreira da Índia. Se até ao escalão das 80 toneladas prevalece a razão 5t/h; a partir das 100-150, muda para 6,8 e para 7,1, entre as 200 e 250t. Para o patamar igual ou acima das 450 toneladas, fixam-se os 44 homens (10t/1h)[839]. Economias impraticáveis numa rota, como a do Brasil, onde circulavam navios de pequena tonelagem e onde a dispersão do tráfego e do tráfico ditava as regras, mesmo quando as naus se generalizaram. Uma pecha comum a outras rotas americanas dominadas pela marinha inglesa. A multiplicidade de mercados coloniais, não integrados, se convidava os armadores a especializarem-se em certos trajectos, perdendo sentido os circuitos complexos típicos de um tráfico "triangular", barrava, simultaneamente, a difusão dos navios de grande porte e os benefícios esperados de economias de escala na armação. A sua subutilização era quase certa ou maior teria de ser o tempo

---

[835] - Douglass North, "Art. Cit.", p. 962.
[836] - Geoffrey Scammel, "Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century", *Mariner's Mirror*, 1970, vol. 56, nº2, pp. 131-154, p. 132.
[837] - Gary Walton, "Art. Cit.", p. 131.
[838] - Gary Walton, "Obstacles to technical diffusion in ocean shipping. 1675-1775", *Explorations in Economic History*, 1970-71, vol. VIII, pp. 121-140, p. 131.
[839] - Christian Koninckx, "Convoyeurs et Convoyés au XVI Siècle aux Pays-Bas Espagnols. Quelques Aspects de la Vie à Bord en mer", *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. Navi, Navigazione nei Secoli XV e XVI, Genova 26-28 Ottobre, 1987*, Genova, 1990, vol. I, p.64.

morto nos cais, aguardando-se carga em quantidade compensadora[840]. Assim, se vasos com mais de 450 toneladas trariam algumas vantagens, ficaram confinados à Rota do Cabo. A Companhia Geral do Comércio do Brasil foi instituição conotada com o empenho da Coroa em enriquecer a navegação brasileira com exemplares de grande calado. Em capítulo próprio averiguar--se-á o alcance do projecto. Até lá, as caravelas e naus que transitavam com vinho e açúcar sob coberta tinham uma tripulação compatível com a razão 5t/1h. Uma lista de embarcações escoltadas pela armada de D. Antonio de Oquendo, em 1631, confirma que nada se alterou entre o início do século e estes anos: para cinco caravelas, com arqueações compreendidas entre 70 e 120 toneladas, as razões giram em torno das 4- 5 toneladas para cada marinheiro[841].

O que comiam estes homens? São conhecidas algumas rações para navios da armada da Índia. A duração da viagem talvez convidasse a poupar em certas iguarias, mas as diferenças na sua proporção seriam pequenas relativamente ao que um armador do Brasil previa colocar na dispensa. Consta de um dos códices já identificados por Lopes de Mendonça dos fundos da Biblioteca Nacional de Lisboa, o *Livro Náutico*[842], a despesa com a alimentação de um homem embarcado, por mês, sendo a maioria dos documentos da miscelânea datável dos finais do século XVI. Calcula-se em 1800 réis, ou 60 réis por dia, os montantes a desembolsar para este efeito e, no fim, elucida-se o leitor que os 60 réis se manteriam nas carreiras das Índias e Brasil, porque tendo mais biscoito, farinha e legumes, diminuía-se na carne e pescado. Na viagem para a Índia, os alimentos e despesas diários, reconvertidas as arrobas em 15 Kg, a canada em 1,5 litros e o almude em 18 litros, seriam os seguintes:

Biscoito - 750 g. - 20 réis (26,6 réis o Kg)
Vinho - 0, 75 l. - 11 réis
Carne salgada - 500 g - 13 réis (26,6 réis o kg)
Peixe - 2 pescadas para dez dias - 3, 5 réis
Azeite - 0,025 l. - 1, 5 réis
Vinagre - 0,05 l - 0, 5 réis
Água - 1,5 l - 3,5 réis
Lenha - ? - 6,5 réis

---

[840] - John Shepherd e Gary Walton, *Ob Cit.*, p. 76.
[841] - Ch. Boxer, "The action between Pater and Oquendo", *The Mariner's Mirror*, 1959, vol. 45, nº3, p.?
[842] - BNL, Res. Cod 2257.

Uma das surpresas reside no preço igualitário do biscoito e da carne, dando-se 400 réis para a arroba de biscoito e os mesmos para uma arroba de carne salgada. Outra particularidade, explicada pelo executante do relatório, decorre das elevadas quantidades de carne na dieta a bordo, não sendo vulgar noutras viagens menos exigentes da tripulação. Refira-se, ainda, o baixo consumo de vinho, não chegando a um litro por dia, especificidade que ressalta tanto no cotejo desta informação com outra de teor idêntico avançada por Mauro, respeitante a uma armada[843], como no seu confronto com as marinhas europeias. Enquanto no primeiro exemplo o consumo previsto andaria por uns copiosos 2,3 litros/ dia, nos estudos apreciados num ensaio de Morineau, relativos à marinha francesa, com rações de pendor mediterrâneo, entrando o biscoito em larga escala ao lado do azeite, as dozes diárias de vinho ultrapassam o litro e meio (1,7 l)[844], um consumo complementar importante de calorias, enriquecendo em cerca de 26% as outras obtidas nos alimentos pobres em carne (40g apenas). Manter a tripulação sóbria parece ser uma das preocupações dos Armazéns de Guiné e Índia, organismo responsável pelo apetrechamento das naus das armadas. O fraco consumo de vinho juntamente com a riqueza das proteínas de origem animal singularizam a ração das armadas da Índia no contexto das marinhas europeias, sendo as do norte pródigas em cerveja (cerca de 7 litros por dia!). Afastar-se-ia também do padrão de consumo alimentar da maioria da população do Reino.

Nas carreiras atlânticas, a parcela do biscoito deveria ser um tanto mais sobrecarregada que o previsto na lista supracitada, extraída de *Livro Náutico.* Ainda assim, para se conformar com o costume francês, apenas teria de ser acrescentada em mais 50 g. Supondo que os armadores do Brasil preparavam uma dieta semelhante ao corrente no Mediterrâneo, distanciando-se do estipulado para as armadas da Índia, as suas despesas com cada homem rondariam os 54 réis:

Biscoito - 800 g - 21 réis
Vinho - 1, 7 l - 22,5 réis
carne salgada - 40 g - 1, 6 réis

---

[843] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 85.
[844] - M. Morineau, "Marines du Nord (Angleterre, Hollande, Suède et Russie). Conclusions" e "Post-Scriptum. De La Hollande à la France", *Pour une Histoire Économique Vraie*, Lille, 1985, pp. 31- 47, p.40.

peixe - duas pescadas - 3,5 réis
Azeite - 0,025 l. - 1, 5 réis
Vinagre - 0,05 l - 0, 5 réis
Água - 1,5 l - 3,5 réis
Legumes (arroz...)- 60 g - 0,5 réis[845]

Entrando mais vinho, reduzindo-se a carne e aumentando-se ligeiramente o biscoito, a ração de um homem por dia nas rotas do Brasil pouco diferia da dieta oferecida à maioria dos marinheiros das águas europeias[846]. Os regimes alimentares, nas suas variações pontuais em lípidos, proteínas e glúcidos, respondiam às necessidades mais do que elementares para o esforço físico exigido (4000 calorias /dia), obrigando o armador a despender 50-60 réis por cada homem. Donde, 10-12 tripulantes levaria ao desembolso de 500/600 a 720 réis diários. Um valor para ser observado através de certas cláusulas contratuais, quando foram acordadas indemnizações pecuniárias por cada dia de atraso na colocação de mercadorias a bordo (quadro XXXVIII).

Os montantes mostram uma subida dos valores em 1605 e 1606 que não tem de ser imputada à tipologia diversa das embarcações, uma vez que todos os casos, tanto de valores mais baixos, nos anos imediatamente anteriores, bem como estes subitamente elevados, se referem a caravelas. Omitem-se as causas deste agravamento das indemnizações. Sendo sensíveis no rescaldo da peste e de maus anos agrícolas, pode-se conjecturar que os preços terão aumentado o suficiente para se reflectirem numa duplicação circunscrita dos montantes diários estimados pelo armador. Mas isolando este episódio de inesperada carestia, os dados coligidos no quadro XXXVIII ultrapassam as quantias calculadas para alimentação de equipagens com 10-12 indivíduos, já de si numerosas para as caravelas. Várias explicações se podem conceber, que pouco terão a ver com uma eventual tributação incidente no navio, quando atracado em cais. É provável que naqueles valores estejam compreendidos tanto a alimentação como o soldo de cada homem. Embora as modalidades de pagamento não passassem, exactamente, pela estipulação de um jornal, mas antes pelo que se previa arrecadar em fretes e sua futura repartição entre os homens da companha, o mestre, no momento da

---

[845] - A partir dos preços de Mauro, *Ob Cit.*, p. 85 e do documento do *Livro Náutico.*
[846] - F. Braudel, e Frank Spooner, "Régimes allimentaires d'autrefois: proportions et calculs en calories", *Annalles, E.S.C*, 1961, nº3, pp. 568-574, p. 570 e 574.

contratação, teria de negociar o que caberia a cada um. Esse procedimento seria aceite enquanto prometesse maquias equivalentes ou superiores a um jornal considerado justo. Assim, antes de explorar essas formas de contratação, vale a pena arrumar os valores do quadro XXXVIII pelo que dizem sobre custos diários de cada tipo de embarcação.

QUADRO XXXVIII

Despesas diárias previstas em indemnizações

Ano	Cod.Nav	Tipo	indemnização em réis por dia
1580	24	navio	1600: mestre e companha
1588	36	navio	1000
1588	38	navio	500
1591	41	nau	2000
1591	46	navio	300
1598	65	caravela	1500
1599	71	caravela	2000
1600	250	navio	1000
1600	251	caravela	2000
1602	252	caravela	1000
1603	254	caravela	1000
1603	97	navio	1000
1604	107	caravela	1000
1605	266	caravela	4000
1605	267	caravela	4000
1605	264	caravela	4000
1606	270	caravela	4000
1606	271	caravela	4000
1606	272	caravela	4000
1607	273	caravela	4000
1607	276	caravela	2000
1609	117	caravela	1200
1612	294	caravela	1200
1614	136	caravela	1200
1615	141	caravela	1000
1617	337	nau	4000
1618	146	caravela	1000
1620	148	navio	4000
1621	150	navio	2000
1623	155	navio	2000
1623	156	navio	2000
1623	157	navio	2000
1623	159	nau	4000
1624	160	navio	4000
1625	172	caravela	1000
1628	186	caravela	1000
1628	188	caravela	1000
1628	189	caravela	1000
1628	197	navio	4000

Esquecendo os anos excepcionais de 1605 e 1606, é de admitir que as naus exigissem 4000 réis, os navios 2000, enquanto as caravelas oscilariam entre os 1000 e 2000 réis. Montantes previsíveis para equipagens muito mais variáveis no primeiro tipo, havendo exemplos de 18/20 tripulantes até 40-48 homens. Para o segundo tipo, *o navio*, foi mais frequente a referência a 12 mosquetes (homens) e, para as caravelas encontram-se dados também variáveis, de um mínimo de 6 mosquetes a máximos de 12, embora a moda fosse 8. Perante esta irregularidade, a média talvez seja um cálculo demasiado rudimentar, mas o único que parece viável. É verosímil que os 4000 réis se reportem a tripulações de 20-24 indivíduos (100-120 toneladas de arqueação); os 2000 réis dos *navios*, a tripulações médias de 12 indivíduos e os 1000 das caravelas a companhas de 6 marinheiros. Suposições que levariam a construir um quadro hipotético, mas plausível, estimando o custo diário com cada homem em 166 réis. Num contrato celebrado em Viana, falava-se, com efeito, numa despesa de 160 réis diários. Não havendo certeza da data da escritura, julgando-a tardia, dos meados da década de sessenta do século XVII[847], não há que transformar esta notícia, tomada isoladamente, em comprovação dos cálculos efectuados para obter um montante diário por homem. É preferível criticá-los no confronto com certas práticas de obtenção de crédito, sendo, nessas ocasiões estipulado o juro segundo o que cada marinheiro ganharia.

Uma viagem de 150 dias no mar, mais dois meses num porto brasileiro, pressupunha angariar mão-de-obra para um tempo próximo dos 7 meses (210 dias). Sendo assim, cada marinheiro valeria 166 réis x 210 dias, sejam 34 860 réis. Ora, em 15 de Outubro de 1588, os diversos fretadores de um navio concederam 48 000 réis, repartidos entre todos, para crédito ao armador "por conta de uma *marinhagem e meia* que tomam no dito navio que ganharam como *marinheiro e meio*"[848]. Um marinheiro ganharia, então, 32 000 réis. A 3 de Dezembro de 1591, os fretadores do navio, também seus proprietários, tomaram "duas *marinhagens* em contia ambas de *sesenta e quatro mill* reis que venceram como he uso e costume"[849]. Um ano mais tarde, em 1592, celebrou-se um contrato com cláusula semelhante, trabalhando o notário para maior clareza. Vinte fretadores acodem o mestre com 1000 réis de empréstimo,

---

[847] - Citado em Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p. 50. Citação sem data. A suspeita de datação tardia decorre da referência ao tabelião Manuel Aranha que, nos apêndices elaborados pelo autor, vem associado a contratos de 1660.

[848] - AHDL, C.7^{A}, C.17, L.5, fl.40.

[849] - AHDL, C.7^{A}, C.20, L.8, fl.153 v°.

para ser descontado na taxa de frete de ida. Avançaram, ainda, mais 1500 réis, mas não tomados como empréstimo, de amor e graça, antes como *marinhagem*: "he os ditos mill e quinhentos reis que asy dam pera fornecimento ganharam como *marinhagem* de quall marinheiro per rata que sam em cada marinhagem inteira *trinta e dous mill reis*... e qualquer dos fretadores que nam acodir com os mill reis de emprestimo e asi com os mil e quinhentos reis de *partida* para *vencerem* soldo a libra *como marinheiros* do dito navio (...) não sera elle mestre obrigado a lhe tomar carga no Brasill ... os quais mil e quinhentos reis de *partida* e os mil de emprestimo correm o risco os fretadores sobre o navio e aparelhos"[850]. Cláusulas, à primeira leitura, um tanto herméticas, relativamente correntes até ao final do século XVI[851], esquecidas nos contratos e substituídas, a partir dos anos de 1615 em diante, pela prática de crédito a risco com taxa de juro pré-fixada. Mudança sintomática de que os custos da tripulação não variaram da mesma forma que os prémios do risco, deixando de ser aliciante conceder avanços sob a forma de "marinhagens".

Trechos de contratos que falam de *marinhagens*, sinónimo de *partida*, comunicando o que ganharia cada marinheiro. Termos negociados que dizem sem rodeios caber a cada um 32 000 réis. Eis o valor que melhor contribui para aferir a verosimilhança dos cálculos efectuados. As indemnizações remeteriam para um montante próximo dos custos diários atribuídos a cada tripulante, somando-se a sua alimentação ao seu jornal. No entanto, estes homens recebiam o seu soldo no fim de cada viagem, vinculando a sua sorte à fortuna da expedição, uma reminiscência de tempos medievais nas modalidades de contratação. Se para o mestre e piloto, oficiais superiores, era frequente acertar-se com os proprietários o pagamento de uma quantia por viagem, as chamadas *avantagens*, em geral no valor de 30 000 réis, a restante tripulação receberia uma certa percentagem de um montante global, estimado sobre as receitas dos fretes, as chamadas *marinhagens* ou *partidas*. Os contratos supracitados sugeriam esta prática, mas, efectivamente, só fica esclarecida nos registos de contabilidade da autoria dos mestres. Poucos documentos desses existem, apesar do oficial superior ter a incumbência da escrita económica de cada viagem, como comprovativo de receitas e despesas,

---

[850] - AHDL, C.7[A], C.20, L.9, fl.147.

[851] - Outros contratos com esta cláusula: 20-10-1588: AHDL, C.7[A], C.17, L.4, fl.163v°; 28-11-1592: C.7[A], C.21, L.3, fl.48v°; 27-10-1595: AHDP, PO2, L.5, fl.20v°; 5-9-1596; PO1°, 3ª, L.110, fl.117; 7-2-1598 : AHDL, C.11, C.10, L.37, fl.2.

a conferir com os proprietários, em geral seus parceiros na posse do navio[852]. Levar livro de razão era obrigação muitas vezes lembrada em contratos que uniam os mestres aos seus sócios. Um dos pouquíssimos exemplos dessa contabilidade encontra-se numa das miscelânea designadas por *Códices de Pernambuco*, dos fundos manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro[853]. Ignorando, por agora, as parcelas referentes às despesas, centremos a nossa atenção na repartição das receitas obtidas nos fretes de uma viagem ida e vinda à Paraíba, com escala em Tenerife. Pelas taxas cobradas, o documento é seguramente anterior a 1625. Carregando 125 toneladas de vinho e 605 caixas de açúcar, seria embarcação para cerca de 200 toneladas de frete. Foi tripulada por:

1 mestre-capitão
1 piloto
1contrameste
2 artilheiros
1 despenseiro
8 marinheiros
6 grumetes
4 pagens
4 moços

Não entrando nos cômputos atrás realizados nem os artilheiros, nem os oficiais superiores (piloto, mestre e contramestre), esta nau levava a bordo um dispenseiro, cargo que se desconhece ser da norma. Uma embarcação destas manobrava-se com 22 homens, entre marinheiros, grumetes, pagens e moços. Convém reconhecer que só os marinheiros recebiam uma partida inteira. Grumetes e moços teriam direito a metades e "quartões". Redistribuição significativa de como na vida a bordo, tal como em terra, os ofícios respeitavam uma hierarquia, cujos lugares cimeiros seriam o de mestre-capitão e de piloto, muitas vezes cargos ocupados por indivíduos de formação idêntica, examinados por seus pares diante do Cosmógrafo-Mor do reino[854].

Os fretes de ida definiram o número de *partidas* (partes) em que se teria de repartir a receita da viagem que fosse cabimentada à tripulação: "ade auer a companha e nao que avansou no frete que trouxe da ilha de tenerife a

---

[852] - Ver capítulo seguinte.
[853] - BN Rio de Janeiro, cod. I, 1-2-35, nº12, fl. 44 e ss.
[854] - Ver capítulo seguinte.

paraiba como da conta atras 293 500 réis". Destes 293 500 réis, foram retirados 40 000 réis para *fornecer* a nau para o regresso. Dos remanescentes 253 000 réis, fizeram-se as seguintes "partidas":

2 partidas de dinheiro contraído a risco para fornecimento, "que toqua a companha, que a não forneceo a sua parte"
1 partida do capitão e mestre
1 partida do piloto
1 partida do contramestre
2 partidas dos artilheiros
1 partida do dispenseiro
8 partidas de marinheiros
3 partidas de 6 grumetes
1 partida de 4 pagens
3 partidas de 4 moços

No total, o que cabia à "companha" deveria ser dividido em 23 partes, porque entraram *duas partidas* em créditos, à semelhança do sucedido nos contratos supracitados em que cada fretador adiantou uma maquia para ser capitalizada como se fosse um marinheiro. Dos fretes de ida, já se haviam retirado metade das "avantagens" do piloto e mestre (30000 réis, 15 000 a cada um) e outra metade da "avantagem" do contrameste (5 000 réis). Donde, os oficiais superiores, além deste pagamento fixo, recebiam uma partida cada, valorizando-se, deste modo, a sua responsabilidade na expedição, auferindo bastante mais que qualquer dos outros membros da tripulação. Cada partida, ou marinhagem, na viagem de ida, concretizou-se em 10 850 réis. O essencial das receitas, para todas as partes envolvidas, obtinha-se, na verdade, com o transporte de açúcar. O frete de regresso terá sido acertado em 12 000 réis a tonelada. A receita ascendeu a 2 455 000 réis. Antes de nova repartição, teriam de ser descontadas a este "monte geral", várias despesas:

a) Despacho na Torre de Belém: presente ao capitão, guarda mor, escrivão da descarga e despacho da saúde "e outras meudezas" ----- 24 000 réis;
b) Barcas que descarregam, escrivão e capatazes da alfândega ---- 35 000 réis;
b) Duas caixas de açúcar que furtaram na alfândega---- 26 000 réis

c) Resto da avantagem do mestre, piloto e contramestre ------- 35 000 réis;
d) despesas na gente da nau a comer enquanto descarregava na alfândega—30 000 réis;
e) 2000 réis por tonelada para custo da artilharia --------- 410 000 réis;

Ficaram líquidos para fraccionar em duas partes, uma para os proprietários, outra para a "nau e companha", 1 895 000 réis. Seriam retalhados em 23 partidas 947 500 réis, mas retirar-se-iam, primeiro, 20 000 réis por esmola à Nossa Senhora dos Cativos e 70 000 réis do capital das duas partidas tomadas a crédito... Assim, foram distribuídos pela companha, segundo as contas do mestre desta nau N. Sra da Guia, 857 500 réis, cabendo a cada partida, de vinda, 37 000 réis. Ao todo, cada marinheiro recebeu, líquidos, de ida e vinda, 47 850 réis, montante tão elevado quanto o porte útil permitiu angariar fretes para uma quantidade respeitável de carga de açúcar (205 toneladas).

Dos fretes de vinda, receberam os proprietários, que se sabe nesta etapa das contas, terem sido os credores "da nau e companha" em 70 000 réis:

a) 70 000 réis do principal do crédito de duas partidas
b) 74 000 réis do juro do crédito, equivalente ao que tanto renderam duas partidas de vinda
c) 410 000 réis que se haviam retirado para artilharia
d) 483 200 réis de avarias de 604 caixas, cobradas ao fretadores.
e) 947 500 réis dos fretes.

Contabilidade complexa, servindo aqui para comprovar que metade dos custos de apetrechamento da viagem, entrando maioritariamente os víveres, eram encargos "pedidos" à tripulação, pois foram retirados da parcela que lhe seria distribuída 40 000 réis de "fornecimento" da vinda, bem como os 70 000 réis e respectivo juro contraído a crédito enquanto se preparava no Porto para desaferrar. Não é extraordinária esta contribuição exigida à companha. No Mediterrâneo, os marinheiros também pagavam ao armador a alimentação[855]. No caso em análise, sabe-se que cada uma daquelas parcelas (40 000 mais 70 000 réis) respeita a metade da despesa com "bastimentos", tendo os proprietários obrigação da outra metade. Apenas fizeram um avanço à companha para cobrir a parte que lhes cabia no fornecimento. Donde, devem

[855] - M. Torjo Tadic, "Le Port de Raguse....", p. 16.

ser contabilizados 220 000 réis para "custo de pão uinho carne peixe e sal azeite e sera para o farol e outras miudezas", o que aponta para 50 réis diários para alimentar cada um dos 21 tripulantes, confirmando os cálculos acima executados referentes à dieta a bordo. Aquela contabilidade demonstra, ainda, que o soldo da tripulação não seria despesa para exigir capital líquido à partida do reino, traduzindo-se apenas num abatimento das receitas esperadas pelo armador dos fretes negociados num contrato. É provável que a contratação da mão-de-obra fosse o passo seguinte à celebração do acordo e que, em função da taxa de frete acertada e da utilização assegurada, o armador moldasse a dimensão da tripulação a seu favor, ignorando, eventualmente, os preceitos legais, desrespeitando a razão 2 homens para 10 toneladas. Mas através de uma repartição dos dividendos, como forma de pagamento, o armador tornava a equipagem cúmplice dos seus interesses no sucesso da viagem. Silva Lisboa explicaria que esta modalidade de contratação era no seu tempo corrente no tráfego de cabotagem, sendo uma "especie de sociedade que as gentes da Equipagem contratão com o Proprietario ou Mestre do Navio"[856]. Costume pouco generalizado já no século XVIII na marinha inglesa, relegado para as actividades de pesca e de corso, impondo-se nos restantes circuitos a prática do acerto de um soldo por mês[857]. No entanto, ainda persistiam sinais dessa antiga solidariedade, na medida em que os soldos só eram pagos quando e se o navio chegasse a salvo, tendo-se cumprido as expectativas do armador. Julgava-se que em caso de acidente não haveria justificação para a companha ser a única parte poupada ao desastre[858].

A contabilidade da viagem à Paraíba confere verosimilhança aos 4000 réis por dia de indemnização de uma nau. Sendo esta de excepcional tonelagem, não é valor desprovido de sentido para ser tomado como média do custo diário de uma embarcação deste tipo. Se cada marinheiro ganhou 47 850 réis, se a viagem durou os 210 dias da média, cada homem, por dia, representava 228 réis (50 réis de alimentação e 178 de remuneração). Ainda que endividada em 2 marinhagens, na realidade, apenas contava 21 tripulantes. Então, as despesas diárias chegariam a 4788 réis, valor para ser burilado com toda a incerteza que pende sobre a variação do tempo da viagem, aqui estimado nuns redondos 210 dias...

---

[856] - José da Silva Lisboa, *Principios de Direito Mercantil* ..., Tratado VI, Capítulo XXIV, p. 95.
[857] - Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Insdustry*...., p. 133-134.
[858] - *Ibidem*, p. 140.

A observação da contabilidade da nau Nossa Senhora da Guia destina-se a conferir plausibilidade às indemnizações incluídas nos contratos como base de cálculos dos custos com os factores produtivos afectados ao transporte. Com margens de erro toleráveis, consubstanciam-se no indicador genérico disponível sobre custos com a tripulação. Melhor, apontam os custos diários do armador com o "capital circulante", com todas as despesas inerentes à viagem, excluindo apenas os gastos com a fábrica da embarcação. Serão, assim, tomados como fiáveis os 4000 réis para as naus, 2000 para os navios e 1500 para as caravelas, realizando-se uma média ponderada atendendo à estrutura da frota em cada período analisado (quadro XXXIX)

QUADRO XXXIX

Custos da tripulação - "capital circulante"
(Em réis. Médias ponderadas)[859]

Período	custo/dia
1580-1601	2106
1602-1614	1600
1615-1623	2887
1624-1640	2671

Deste modo se desperdiça todo o real e complexo universo da contabilidade e das formas de pagamento da tripulação, rico em particularidades, mas ganha-se uma estimativa de custos diários operacional no estudo comparado do sector nas diferentes conjunturas. O Quadro XXXIX aponta como crítico o período de 1615 a 1623, cujas especificidades se vão desvendando a vários níveis: fase em que preponderam contratos sem previsão de retorno; período em que desceu o número de escrituras para o Brasil, em contraste com a expansão de contratos para as Índias de Castela. Anos da reentrada das naus na frota sem se detectarem aumentos nas taxas de utilização. Navios maiores, com custos de tripulação bastante mais elevados, como se suspeita pelos valores do quadro XXXIX, pressionariam ligeiramente a taxa de frete para a alta. Relembrem-se os gráficos que abrem o presente capítulo, expondo as consequências destas mudanças na eliminação do prémio de arbitragem do açúcar, cujo preço encetava uma tendência descendente só travada após expiradas as Tréguas. Se a crise nasceu no sector da produção, os problemas da distribuição ditaram-lhe a sentença final,

[859] - Para a estrutura da frota que define a ponderação da cada valor, ver capítulo III.

desmobilizando a praça de Lisboa. A Inquisição completou o quadro no Porto, graças a uma acção de limpeza iniciada em 1618, com repercussões em Pernambuco e na Bahia.

Falta indagar como se comportavam os restantes custos suportados pelo armador/ proprietário: a fábrica ou compra da embarcação.

4.3 - Os navios

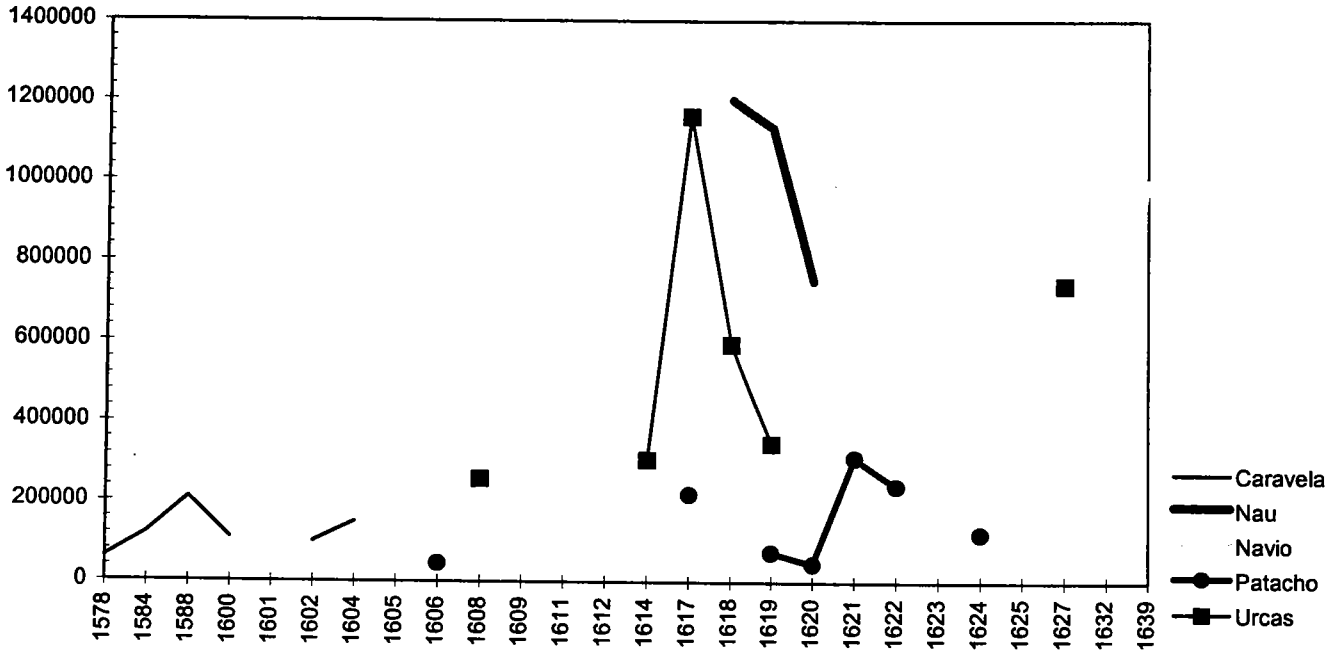
Descobrir uma tendência nas despesas com os capitais fixos é objectivo demasiado ambicioso para a consistência dos dados encontrados. A série de contratos de compra--venda de navios, celebrados em Lisboa, permite vislumbrar apenas uma relativa estabilidade no preço da caravela, em discordância com os sobressaltos do preço dos *navios*, única categoria onde se adivinha uma gradual subida (quadro XL e gráfico respectivo). Merecem destaque as transacções de naus e urcas em 1617 e 1618, anos especialmente ricos em informação sobre estas unidades de presumível porte superior, vendidas algumas como "naus", por estrangeiros aportados em Lisboa, sendo bem expressivos da sua origem estrangeira os nomes pagãos, como "Licorne", "Fenix", "Leão Vermelho". É possível que estas naus fossem, na verdade, urcas, não sendo a sua rigorosa classificação tipológica um cuidado do notário. A súbita frequência de transacções em torno de navios de grande porte individualiza os anos de 1617-1618 pelas excepcionais somas desembolsadas, pedindo que se observem estes valores através de outras notícias para épocas um pouco mais tardias. A venda de partes possuídas em navios, que foram sendo vulgares depois de 1625, abrem pistas interessantes sobre os capitais em questão. Como nem sempre se discriminam os gastos com a fábrica do navio das demais despesas com o "fornecimento", os exemplos cingem-se a uma meia dúzia, expressivos, contudo, da relação entre os capitais aplicados no apetrechamento e as parcelas investidas na fábrica ou compra do vaso.

QUADRO XL

Compra-venda de navios em Lisboa

Data	Navio	Tipo	Parte Vendida	Preço	Observações	Cota
1578-10-25	N.S.Ajuda	caravela	2/3	40000reis		L1,C.2,L.9,f.27
1584-1-12	StoAntónio	navio-latino	todo	120000reis	Caravela consta do resto da escritura	L7a,C.13,L.1,f.87
1584-1-12	StoAntónio	navio-latino		120000reis	Caravela consta do resto da escritura	L7a,C.13,L.1,f.87
1588-9-20	?	caravela	todo	210000reis		L1,C:4,L:20,f.55
1596-4-13	Oselay	galeão	todo	600 cruzados		L11,C.8,L.26,f.131
1600-3-23	N.S.Guia	caravela	todo	110000reis		L11,C.13,L.49,f.2
1601-2-6	Maria Catarina	nau	todo	228000reis	+80t	L12a,C.1,L.4,f.53v
1602-4-24	N.S.?	caravela	todo	100000reis		L12a,C.2,L.7,f.132v
1604-11-12	N.S.Graça	caravela	1/3	50000reis		L1,C.12,L.57,f.85v
1604-7-29		navio	todo	100000reis	tem 6 mastros e vergas	L11,C.19,L.73,f.23
1605-2-19	StoAntónio	navio	todo	140000reis		L12a,C.4,L.15,f.52
1606-7-4	Guilherma	pataxo	todo	45000reis	já fora de umInglês	L11,C.22,L.83,f.49
1608-11-14	S.João Baptista	urca	todo	256000reis	190 toneladas	L9a,C.9,L.39,f.75v
1608-12-11	Peluma	navio	todo	600000reis		L9a,C.9,L.39,f.114
1608-12-12	N.S.Nazaré	caravela	1/4,5	140000reis		L11,C.26,L.96,f.18v
1609-1-30	Margarita	navio	todo	800cruzados		L1,C.16,L.80,f.13
1609-5-4	Joamatam	navio	todo	80000reis	com artilharia!	L1,C.16,L.79,f.12v
1611-1-18	S.Francisco	navio	todo	140000reis	-80t	L1,C.18,L.90,f.36v
1611-8-19	N.S.Ajuda	caravela	todo	120000reis	-80t	L12a,C.7,L.25,f.101v
1612-4-4	S.Filipe	caravela	todo	45000reis		L9a,C.11,L.51,f.47
1612-7-19	S.Tiago	navio	1/2	30000reis		L9a,C.12,L.53,f.5
1612-9-26	Delfim	navio	todo	950cruzados	+ 80t	L12aC.9,L.33,f.12v
1614-5-16	Jorge Boaventura	urca	todo	304000reis	95 toneladas	L12a,C.11,l.40,f.9
1616-12-3		Cetia	todo	800000reis		L12a,C.14,L.50,f.1 8v
1617-10-7	N.S.Nazaré	pataxo	3/4	217500reis		L1,C.22,L.111,f.95
1617-4-22	Espinosa	urca	todo	1160000reis	+80t	L7a,C.40,L.11,f.10 v
1617-7-20	N.S.Ajuda	caravela	todo	200000reis		L1,C.22,L111,f.17
1618-1-18	Santiago	urca	todo	592000reis	+80t	L12a,C.16,L.57,f.1
1618-12-19	Esperança	nau	todo	1184000reis	+80t	L11,C.39,L.139,f.58
1618-2-3	O Pavão	nau	todo	768000reis	-80t?	L1,C.23,L.112,f.6
1618-3-16	N.S.Remédios	nau	todo	4125cruzados	?	L1,C.23,L.113,f.1
1618-3-6	N.S.Paz	navio inglês	todo	230000reis	?	L1,C.23,L.113,f.129
1619-10-5	N.S.Rosário	pataxo	todo	74000reis		L1,C.24,L.117,f.119v
1619-3-14	Sto Anatónio	caravela latina	todo	120000reis		L11,C.39,L.140,f. v
1619-3-23	Leão Vermelho	nau	todo	736000reis		L1,C.23,L.115,f.3
1619-3-27	N.S.Rosário	caravela	todo	120000reis		L12a,C.19,L.64,f.68v
1619-4-16	S.Salvador	urca	todo	345000reis		L1,C.23,L.114,f.1
1619-7-18	Licorne	nau	todo	3200cruzados		L1,C.23,L.116,f.1
1619-7-19	Fenix	nau	todo	1040000reis	80t	L1,C.23,L.116,f.125
1619-9-3	Broa	nau	todo	1072000reis	80t	L1,C.24,L.117,f.106v
1620-12-26	N.S.Nazaré	nau	todo	2500cruzados		L1,C.24,L.118,f.4
1620-6-27	Sta Catarina	pataxo	todo	45000reis		L12a,C.20,L.70,f. 6
1620-9-25	N.S.Esperança	nau estrangeira	1/4	125000reis	120t	L1,C.25,L.121,f.94
1621-8-3	S.Lourenço	pataxo	todo	330000reis	110t	L11,C.42,L.147,f.4 v
1621-9-20	Sto António	pataxo	todo	290000reis		L1,C.25,L.124,f.8
1622-2-10	Espírito Santo	pataxo	todo	240000reis		L1,C.26,L.126,f.1 8v
1623-9-5	Sto António de Jesus	navio	todo	400000reis		L1,C.27,L.133,f.1
1624-5-15	Espírito Santo	pataxo	todo	120000reis		L12a,C.27,L.91,f.
1625-12-8	Santiago	flute	todo	345000reis		L11,C.48,L.166,f.00
1625-2-15	N.S.BoaViagem	caravela	todo	160000reis		L1,C.29,L.141,f.122
1627-6-1	S.Pedro	navio	todo	360000reis	80t	L7a,C.48,L.4,f.87
1627-8-13	S.Miguel	urca	todo	740000reis	+80t	L1,C.31,L.154,f.2
1632-7-21	N.S.Begonha	charrua	todo	90000reis		L1,C.36,,L.178,f.105
1632-7-3	N.S.Piedade	navio	todo	300000reis	60t	L11,C.55,L.294,f 17v
1639-5-6	N.S.dos Prazeres	navio	1/8	125000reis		L11,C.61,L.216,f 6v

Preços de Navios



(médias anuais para cada tipo de embarcação)

Em 23 de Novembro de 1627, um poderoso comerciante do Porto, Rodrigo António Bravo, em sociedade com Pero Mendes de Gondar, mestre e piloto de Viana, comprou ao "flamengo" de Hamburgo, Pedro Crom, uma nau baptizada de "Profeta David", por 4000 cruzados (1 600 000 réis), pagos à cabeça, 900 000 réis, em patacas de prata, moeda "corrente neste reino" e os restantes 700 000 em letras passadas por Rodrigo António Bravo a Rodrigo Aires, de Viana, e a Paulo Drichsem, vizinho da Hamburgo[860]. Certifica-se que aqueles valores praticados em 1617 e 1618 não seriam especulativos mercê da recente procura de grandes navios como reacção aos assaltos da pirataria berbere que agitaram as águas da Madeira nesse ano de 1617.

Em todos os casos, trata-se da venda de unidades usadas, muitas das naus com idade inferior a dois anos. De qualquer modo, naus, caravelas ou navios, saídos do estaleiro, seriam mais caros. A nau que partiu, em ano incerto, do Porto para a Paraíba, cuja contabilidade se conhece, custou aos proprietários 2 060 000 réis, tendo capacidade para fretar pelo menos 205 toneladas de açúcar, o que aponta para 10 048 réis de custo da fábrica de

[860] - AHDP, PO1°, 3ª, L.152, fl. 84 v°.

cada tonelada de frete. Em 28 de Junho de 1628 vários parceiros de Lisboa compraram ao mestre Roque Pires do Porto ¾ da embarcação que acabara de ser construída, por sua encomenda, nos estaleiros da cidade do Douro. Desembolsaram os sócios de Lisboa e Bahia, pela fábrica, 736 035 réis, através do correspondente que tinham em comum no Porto. Valia o navio N. Sra da Boa Viagem, prestes a seguir para a Bahia, 981 380 réis. Se lhe for atribuído um porte útil na ordem das 100 toneladas, era soma para suportar custos de construção, por tonelada de frete, na ordem dos 9800 réis. Houve caravelas que levaram em cada oitavo 35 caixas[861], sendo embarcações passíveis de fretar 90 toneladas. Uma delas, mau grado o desconhecimento do seu porte, custou no estaleiro 830 018 réis[862], maquia bem mais elevada que as correntes nos contratos de compra e venda de unidades usadas. Talvez fosse um tipo sujeito a maior desvalorização em segundas e terceiras transacções. Novas, em estaleiro, chegaram a valer, por tonelada, à volta de 9200 réis, pouco menos que um *navio*, quando o seus portes se equiparavam. Mas em 1631, foi acabada em Aveiro uma caravela de 250 caixas (cerca de 83 toneladas de frete) que custara 480 000 réis[863]. Aqui os custos de produção parecem inferiores, reduzindo-se o preço da tonelada a 5783 réis. Exemplos suficientes para demonstrar a dificuldade de chegar a valores médios. À diversidade tipológica acrescenta-se a interferência do local de produção, não sendo extraordinário que agentes do Porto ou de Lisboa fizessem suas encomendas em Aveiro ou Buarcos. A atenção dispensada a estes centros de construção naval indicia a fuga aos custos mais elevados dos estaleiros da Ribeira do Douro. Seja por essa razão, seja por ignorância das tonelagens das embarcações que foram objecto de compra-venda de partes, não se apreende uma clara tendência nos preços, impossibilitando generalizar-se o comportamento do preço do *navio,* insinuante de uma ligeira subida, a todas os custos fixos suportados pelos armadores.

A ponderação das despesas com o "fornecimento" - alimentos e aparelhos sobressalentes - sobre o custo de fábrica, talvez seja uma pista mais prometedora para se atingir um valor aproximado dos gastos com a embarcação. De novo, a caravela fabricada em Aveiro em 1633 serve de exemplo. Pantaleão Afonso Alfena vendeu ¼ a Adão Rodrigues de Morais, outro dos mercadores de relevo da cidade do Porto, que lhe pagou 207 504

---

[861] - AHDP, PO1°, 3ª, L.153, fl. 27.
[862] - AHDP, PO4, L.23, fl. 216 v°.
[863] - AHDP, PO1°, 3ª, L.159, fl. 88v°.

réis. Faltava-lhe dar ao mestre, que preparou a embarcação para uma viagem ao Rio de Janeiro com escala nas Canárias, os montantes correspondentes a "gente e fornecimento", que, segundo as contas do mestre, perfaziam 120 000 réis. Devia-lhe Rodrigues de Morais, por aquele ¼, a soma de 15 000 réis[864]. Apetrechar uma caravela que custara em estaleiro 830 018 réis exigia a despesa de 120 000 réis. Um quarto deste "capital circulante" seria 30 000 réis, mas o proprietário, como já se sabe pela contabilidade da nau Nossa Sra da Guia, só cobriria metade desses gastos, sendo a outra metade retirada do monte geral dos fretes a repartir pela companha. Na verdade, a caravela, para estar pronta para o Rio de Janeiro, precisava de alimentos e sobressalentes que só agravaram em 14,4% a despesa maior ditada pelos trabalhos em estaleiro.

A riqueza do contrato com Adão Rodrigues de Morais reside no facto de estarem excepcionalmente discriminados os montantes da fábrica e os de fornecimento. Nas demais escrituras de idêntico teor não se obtém essa informação preciosa por não se declarar distintamente uma e outra parcela dos investimentos. Por uma delas fica-se, pelo menos, a conhecer o que se entenderia por aparelhos adequados. Francisco Cação, mestre natural de Matosinhos, orientou a fábrica de uma nau em Aveiro, avançando os capitais e pondo o veleiro pronto para o Brasil. No Porto, vendeu várias fracções, ficando ele com 5/16 e repartindo o resto da propriedade com mercadores desta cidade e de Lisboa. Cada ¼, a maior fracção vendida, valeu 315 000 réis, entrando nesta maquia o custo de produção e de armação que englobava alimentos e a seguinte lista de aparelhos: 3 âncoras, várias qualidades de enxárcias - cabres, calabretes e amarras - 2 velas confeccionadas (um traquete e uma vela de gávea sobressalente), 900 varas de pano de treu e fio de vela para remendos. Incorporou-se artilharia: 2 roqueiras, 10 mosquetes e 1 quintal de pólvora.

É certo que a caravela, também fabricada em Aveiro, vendida em parte a Adão Rodrigues de Morais, poderia não ir tão bem apetrechada, mas merece reter-se a imagem de que a armação agravava os custos de construção em apenas 15%. Pegue-se na Nau N. Sra da Guia e veja-se que os 210 000 réis da armação atingiam a modesta ponderação de 10,1% sobre os gastos da fábrica, quantificados em 2 060 000 réis. Dos custos adicionais, bem mais dispendiosa seria a artilharia que montou em 400 000 réis (19,4%).

---

[864] -AHDP, PO4, L.23, fl. 216 v°, escritura de 31 de Outubro de 1633.

Casos pontuais, talvez demasiado pontuais para deles se extraírem conclusões gerais em vista a um modelo. Relendo a lição de Braudel, apresentando na sua prosa inigualável as múltiplas variáveis acidentais e acessórias do mundo da navegação à vela, parece proposta insensata reduzir esse universo do particular a um número, ainda que plausível. Um passo adiante, descobre-se, no entanto, a postura pedagógica do Autor que assim quis advertir os incautos das limitações do modelo que ele próprio buscou e enunciou a partir da contabilidade de sete navios de Saint-Malo, em viagem ao Pacífico no século XVIII. Considerando despesas de capital fixo a embarcação, equipamentos e algumas minudências, atribuiu-lhes uma média de 125 175 libras. Por capital circulante, entendeu os investimentos em víveres e soldo da tripulação, quantificados em 251 236 libras. Do particular, Braudel extraiu a regra geral do sector: a relação entre o capital circulante e o capital fixo seria na ordem de 2 para 1, nisso se assemelhando o transporte marítimo a outras áreas manufactureiras do Antigo Regime, onde o capital fixo, de rápida amortização, pouco onerava o investimento[865]. Os exemplos atrás explanados serão, porventura, inconsistentes para seguir o exemplo. Mas traria um alargamento da amostra alterações tão relevantes assim, que obrigassem a inverter a relação entre custos de armação e de construção para se conformarem os dados coligidos com a contabilidade de sete navios de Saint-Malo em trânsito para o Pacífico em 1706? Peguemos nau Nossa Senhora da Guia, esquecendo quem efectivamente cobria as despesas:

alimentação de 21 tripulantes --------210 000 réis (50 réis/dia)
Soldos = 21x178 réis x 210 dias-----784 980 réis
- Total do capital circulante ----------994 980 réis

Custo da nau ----------2 060 000 réis
artilharia ----------400 000 réis
- Total do capital fixo ----------2460 000 réis

A proporção é precisamente a inversa. O capital circulante representaria cerca de 40% do capital fixo, no máximo 50% se fosse esquecida a artilharia. Várias razões para a diferença. Primeiro porque a observação de Braudel, na busca de um modelo, incide em casos de viagens longas. As do

[865] - Fernand Braudel, *Civilização Material, Economia e Capitalismo. O Jogo das Trocas*, Lisboa, 1992, p.324-325.

Brasil eram, em termos relativos, curtas, pouco exigentes em víveres, o que reduz o capital circulante. Mas mais importante que esta suposição, talvez o confronto com os navios de Saint- Malo denuncie os elevados custos da construção naval em Portugal, sobrevalorizando a parte correspondente ao capital fixo.

Atrevemo-nos, ainda assim, a procurar um valor para as rotas do Brasil. Ignoremos a armação da caravela comprada por Adão Rodrigues de Morais que colocaria o capital circulante em 15% dos custos do navio e passemos a tomar a nau Nossa Sra da Guia pelo que vale a sua contabilidade[866]. Retomando os cálculos efectuados no ponto 4.2, para custos diários da tripulação, em cada período, estimaram--se os custos dos navios (quadro XLI), duplicando os valores aí expressos.

QUADRO XLI

Estimativa de custos diários

Período	capital circulante	capital fixo
1580-1601	2106	4210
1602-1614	1600	3210
1615-1623	2887	5790
1624-1640	2671	5420

Que credibilidade merecem estes artifícios aritméticos? Os valores constantes do capital fixo terão de ser aferidos pelo que se encontrou nas escrituras de compra-venda, tendo presente a sua subavaliação por serem navios usados. Para certificar a verosimilhança dos cálculos tenha-se presente que estão ali médias ponderadas segundo a estrutura da frota, dando-se ao capital circulante da caravela, 1500 réis, do navio, 2000, da nau, 4000 réis. Para achar o montante do capital fixo, duplicaram-se estes valores, que aqui traduzem a amortização diária dos navios, pressupondo que uma viagem teria de bastar para amortizar completamente os investimentos na compra ou construção do navio. Os capitais fixos assumem por isso um peso considerável, certamente excessivo para o período anterior a 1624, mas

[866] - Manuel António Fernandes Moreira (*Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995, pp.215-224) publica as contas de um navio de Viana em viagem para a Bahia em 1661. Da contabilidade não consta o preço do navio, não podendo reforçar-se com mais um exemplo o caso da Nau Nossa Senhora da Guia.

aceitável para os anos de guerra, quando o espectro da perda da embarcação levaria a esperar de uma única viagem dividendos suficientes para a sua completa amortização. Para estimar os custos de construção naval deve, no entanto, ser testada a plausibilidade daquelas médias ponderadas. Assim, uma nau valeria aproximadamente 8000 réis x 210 (dias). Não se estranha o resultado do produto, 1 680 000 réis, pela série de preços retirados dos contratos de compra-venda em 1617-1618 (quadro XL). O mesmo algoritmo, aplicado a cada um dos outros tipos, presume que uma caravela custaria 630 000 réis e o navio 840 000 réis. A nau talvez esteja subavaliada, uma vez que, sendo nova, e de grande calado, poderia atingir os 2 000 000 réis. Mas os outros tipos, quando saídos do estaleiro, rondariam essa maquia, como se comprova pelos contratos de venda de fracções, supracitados, que desvendavam casos de custos de tonelada à volta de 8000-9000 réis. Para encontrar ordens de grandeza neste investimento, recorde-se que um dos melhores engenhos da Goiana, dos Cavalcanti, foi adquirido por Gaspar Pacheco, em 1624, por 10 000 cruzados, apenas o dobro do preço de uma nau de 205 toneladas de frete. Na década de cinquenta de Seiscentos, 3 000 braças de terra custaram ao Mosteiro de S. Bento de Olinda 240 000 réis[867]. Em 1644, pelo testamento do mercador Sebastião Burgueira, de Viana, era avaliada em 50 000 réis uma cadeia de dezoito voltas em ouro, com um Cristo pendente[868]. Ouro e largas braças de terra no Brasil eram bens com valor muito inferior a um navio. A construção naval no reino era actividade exigente em capitais. Quando os holandeses enveredaram por uma guerra económica implacável nas águas brasileiras arrasavam um sector estratégico a vários níveis.

Os números não integram variações nos preços dos navios. Pelo menos nos vasos adquiridos em segunda mão, não foi experimentada nenhuma tendência altista. Exemplares adquiridos para engrossar as frotas brasileiras. O modelo inclui variações no capital fixo por considerar transformações de estrutura na frota, havendo duas fases de forte preponderância das naus e outra de domínio das caravelas. A construção de um valor diário de custos com capital fixo parte da duplicação dos resultados encontrados no capital circulante. Em síntese, os valores de base para futura análise da eficiência do transporte são os que se seguem:

---

[867] - Vera Lucia Amaral Ferlini, *Terra, Trabalho, Poder*, S. Paulo, 1988, p. 183.
[868] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana* ..., p. 114.

Custos diários dos factores produtivos

Período	Capital circulante	Capital fixo
1580-1601	2106	4210
1602-1614	1600	3210
1615-1623	2887	5790
1624-1640	2671	5420

Para enfrentar todas estas despesas, o armador, ordinariamente, servia-se de créditos. Uns concedidos sob a forma de marinhagens, os outros, dominantes a partir de 1615, eram-no com a fixação de uma taxa de juro, relacionada com os prémios de seguro. Sublinhe-se o costume do endividamento em nome da "companha", para cobrir a parte que cabia à tripulação nos custos de alimentação. Num contrato de fretamento, de 1648, celebrado no Porto por um mestre de Viana, indicaram-se os nomes e localidade dos marinheiros, uns de Viana outros de Massarelos. Esclarece-se no fim que "o dito mestre forneceu a companha com dinheiro de guanancia que tinha tomado nesta praça e que a quantia consta do seu livro de contas"[869]. As marinhagens, como modalidade de crédito, parece caírem em desuso. A taxa de juro, parceira dos prémios de seguro, terá subido mais do que as receitas esperadas na repartição do monte geral dos fretes.

O comportamento do juro e do prémio do seguro identificam a sensibilidade dos agentes às conjunturas politico-militares. Este o ponto de partida fundamental para reflexão sobre os factores de variação da taxa de frete a longo prazo.

5- As receitas: a taxa de frete e as avarias

Ponto de partida e corolário da análise incidente no transporte das rotas brasileiras, entre 1580 e 1640: a taxa de frete constituiu a cláusula dos contratos onde melhor transparece a alternância das conjunturas do ciclo do açúcar. A sua variação define pontos de inflexão, balizas temporais. Anos de charneira, entre fases marcadas por tendência altista, contrapondo-se outras de tendência para a baixa, delimitaram quatro períodos. Serviu a taxa de frete, melhor do que os ritmos de celebração dos próprios contratos onde é referida, sujeitos aos ardis que a fonte notarial interpõe ao investigador, para

[869] - AHDP, PO4, L.39, fl. 73v°.

enquadrar a exposição dos diversos tópicos respeitantes ao transporte no Atlântico sul, como logo ficou definido no capítulo I. Agora importa descobrir os parâmetros de variação, de curto e longo prazo, de modo a encontrar o ponto em que se entrecruzam o transporte e o tráfico nas conjunturas da economia atlântica-brasileira

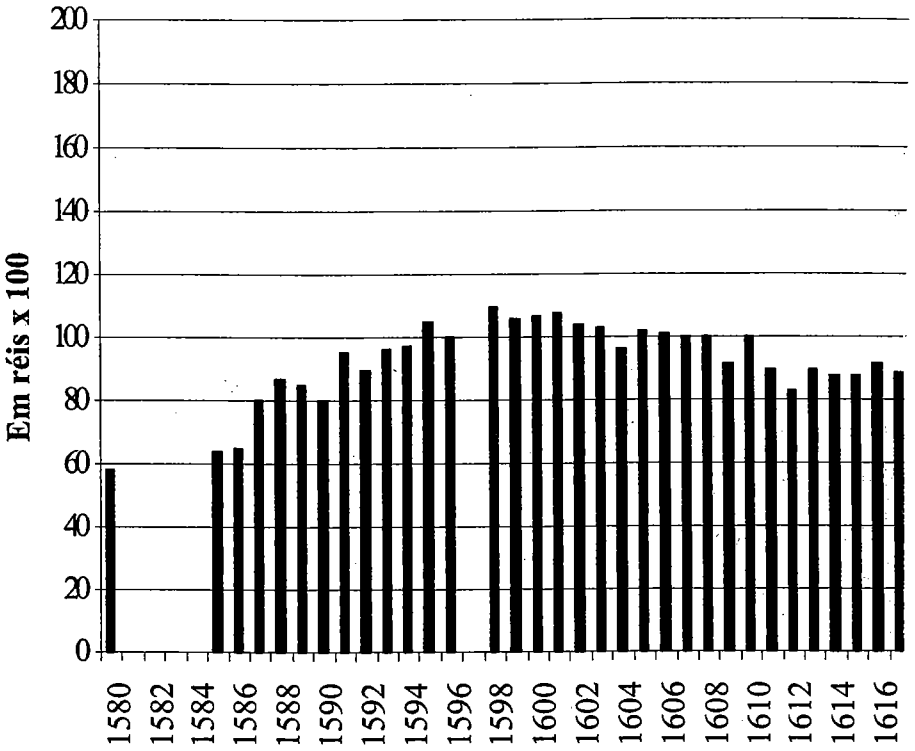
Construiu-se uma série tomando a média anual das taxas de frete cobradas na viagem de vinda. Médias de expressão desigual, pois dependem do número de escrituras passíveis de fornecer a informação. Anos de maior colecta intercalam-se com outros de lamentável exiguidade dos dados (Quadro XLII e respectiva representação gráfica)[870]. Uma observação superficial desde logo detectou uma ruptura em 1623. A partir de 1624, o preço do transporte de uma tonelada de açúcar sobe a uma taxa média acumulada de 4,5%. E antes, não subira já? Com efeito, a sinuosidade das linhas traçadas pela série altera-se numa fase anterior a 1622. Mostra uma ligeira inclinação ascendente desde 1614, depois de um período de quebra, de início indeciso, entre 1601 e 1604. As balizas temporais foram forjadas por cálculo de médias móveis a cinco anos. Cálculos de regressões conferiram pertinência aos períodos identificados[871]. Donde, apenas entre 1601 e 1614 foi desagravado o preço do transporte. Mas, na verdade, é o salto de 1624 em diante que desperta a curiosidade e que constitui um ponto de partida da formulação de hipóteses analíticas do comportamento do sector. Procura-se o principal parâmetro de variação do preço da tonelada de frete no longo prazo. A descoberta trará a identificação das condicionantes do mundo da distribuição de mercadorias no Atlântico colonial português no século XVII. Tentador associar a mudança verificada depois de 1624 ao final das Tréguas. Eleger as relações diplomáticas entre os Habsburgo e os Estados Gerais como factor primeiro da variação da taxa de frete nada tem de original. Limita-se a atender às ricas hipóteses aventadas no ensaio de Douglass North. Porém, a guerra foi interrompida num breve interlúdio de doze anos, e a taxa de frete, durante a calmaria, de 1609 a 1621, não se comporta da forma esperada. Havendo encetado uma redução desde 1601-1606, longe de qualquer expectativa de paz, também regista uma subida antes de estarem terminadas as Tréguas. Dito de outro modo, a conjuntura diplomática não coincide exactamente com a periodização da série, questionando a forma como a hipótese está formulada.

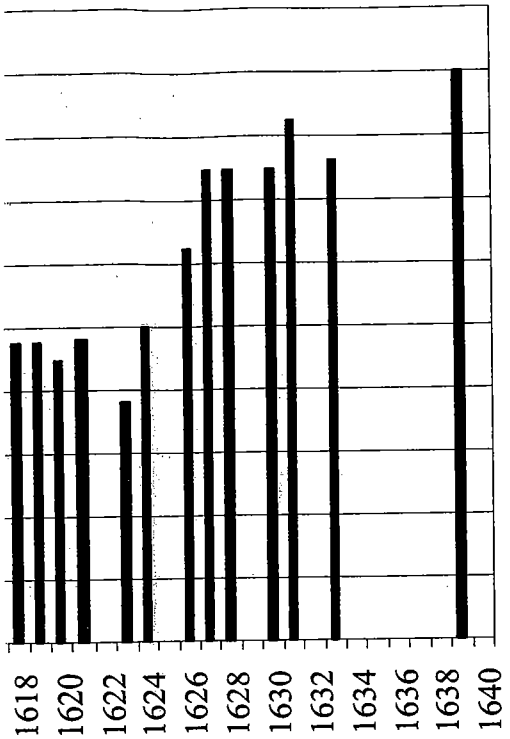
---

[870] - Retoma os dados representados no gráfico II inserido no capítulo I.

[871] - Em apêndice encontram-se os resultados das regressões.

Taxa de frete da tonelada de açúcar





Quadro XLII

Anos	tx.frete	nºobs.
1580	5800	3
1581	0	0
1582	0	0
1583	0	0
1584	0	4
1585	6400	2
1586	6500	3
1587	8000	3
1588	8700	4
1589	8500	1
1590	8000	3
1591	9500	4
1592	9000	6
1593	9600	3
1594	9750	4
1595	10500	5
1596	10000	6
1597	0	0
1598	11000	5
1599	10600	6
1600	10700	8
1601	10750	4
1602	10350	13
1603	10300	5
1604	9600	13
1605	10200	11
1606	10100	5
1607	10000	8
1608	10000	2
1609	91800	8
1610	10000	4
1611	9000	6
1612	8280	14
1613	9000	5
1614	8800	10
1615	8800	13
1616	9160	5
1617	8820	8
1618	9500	5
1619	9500	3
1620	9000	6
1621	9660	8
1622	0	3
1623	7600	14
1624	10000	10
1625	0	3
1626	12500	12
1627	15000	19
1628	14950	34
1629	0	2
1630	15000	3
1631	16500	4
1632	0	2
1633	15250	6
1634	0	5
1635	0	2
1636	0	2
1637	0	3
1638	0	2
1639	18000	9
1640	0	1

BIBLIOTECA - I. S. E.

A evolução do preço da mercadoria transportada, o açúcar, deixa transparecer a cronologia diplomática. Foi durante as Tréguas que o preço desceu, fenómeno sem paralelo no transporte. Não existindo uma correlação entre ambas as variáveis, sucede que o frete de cada tonelada elimina o prémio de arbitragem, atendendo ao mercado do Reino, já em 1614. Os operadores, porém, apenas terão sentido o efeito nefasto deste jogo contraditório de tendências quando nas praças europeias foi notória a quebra dos preços, a partir de 1618.

Se fica claro que o preço das mercadorias transportadas não é uma variável dependente da taxa de frete, principal custo da distribuição, nem por isso nas rotas do açúcar as chamadas avarias, outra das despesas do fretador, teriam essa relação. Fretes e avarias compunham as principais fontes de receita dos armadores / proprietários.

No momento em que se negociava a taxa de frete não faltava, por regra, a estipulação de outra taxa, incidente em diversas unidades, que tanto poderiam ser a tonelada, como a caixa, ou mesmo a arroba. A avaria representa um gasto adicional pedido ao fretador destinado, em princípio, a cobrir pequenas encargos na entrada e saída dos portos com os pilotos da barra. Nos circuitos europeus, nomeadamente para Antuérpia, quando ainda dominados pela marinha portuguesa no século XVI, deveriam os mestres desembolsar certa maquia, uma vez chegados ao porto. Maquia que, pela forma do seu registo, corroborada pelos contratos de fretamento, se percebe ter sido cobrada aos correspondentes desses comerciantes instalados no Reino. Assim se preservaram dois livros de avarias, levantando uma ponta do véu que encobre o mundo do comércio marítimo, pouco codificado pela jurisprudência portuguesa[872]. Das arrecadações feitas em Antuérpia pelos cônsules da comunidade portuguesa, um deles também feitor régio, intui-se existir uma estreita associação entre estas cobranças e a organização mercantil, declarando-se serem avarias destinadas à "bolsa da Nação". Preceitos fiscais, de foro privado, que assemelham a feitoria de Antuérpia a instituições consulares da Península, caracterizadas por Guiard y Larrauri para Bilobao, tendo Burgos como modelo[873]. Um tributo imposto aos mestre mas que, de facto, não seria o próprio a suportar, uma vez que as somas em causa haviam sido exigidas aos fretadores. Estas "avarias acostumadas",

[872] - ANTT, *Feitoria Portuguesa da Antuérpia. Livros de Avarias*, Livro 1 e Livro 4.
[873] - Teofilo Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao e del Comercio de la Vila*, Vol. I, Bilbao, 1913, pp. 68-84.

indissociáveis da taxa de frete, não seriam sempre calculadas *ad valorem*, conforme disposto em alvará manuelino de 8 de Maio de 1512 para os procedimentos a observar na Feitoria de Antuérpia[874]. A sua arrecadação sugere também a sua implicação às quantidades transportadas, viabilizando um cálculo da tonelagem dos navios a partir dos montantes desembolsados. Convém, no entanto distinguir as "avarias acostumadas", correntes nos contratos de fretamento, de outras "avarias", designadas "grossas", só contabilizadas em caso de acidente de percurso que pudesse danificar o navio ou a carga. Tais percalços obrigavam a elaboração de um auto em que a tripulação testemunharia os danos sofridos. Temporais ou outros sobressaltos, como fosse o encontro indesejado com corsários, convidando a negociar a cedência de alguns dos contentores arrumados sob coberta, repercutiam-se em perdas de capitais, prejuízos para alguma das partes activas na expedição. Não impedindo o navio de chegar ao porto, tais vicissitudes traziam encargos que todas as entidades - proprietários/ armadores do navio e fretadores - deveriam suportar. O balanço dos danos terminava com uma transferência de pagamentos dos menos lesados para os mais prejudicados. Prática com algumas afinidades a um seguro mútuo, decorrente de uma participação solidária de todas as partes. Em várias cartas de fretamento celebradas diante de um atento tabelião no Porto, relembra-se, no fim da escritura, que "são contentes elles fretadores e mestre que toda a carga he fazenda que há sua conta asi de asuquares como de quallquer outra que venha debaixo das cobertas que toda venha metida huma a outra pera que havendo allgum dano não sendo por cullpa do mestre se repartira por todos como avaria groça"[875].

Pelo exemplo das operações dos cônsules e feitores em Antuérpia, o mais completo registo conhecido de avarias, conclui-se que o seu fundamento estaria na salvaguarda de despesas miúdas do tráfego, enquanto actividade tutelada por uma comunidade mercantil organizada. Ora, algumas diferenças sobressaem no caso das rotas do açúcar. Se não falta a explicitação da sua taxa, acoplada à do transporte de cada unidade de carga, existem abundantes referências ao uso que os proprietários do navio fariam dessas receitas para aplicá-las na compra de açúcar. Não existindo na colónia uma organização mercantil, institucionalizada, nem por isso se descurava a imposição de

---

[874] - A. Braamcamp Freire, "Maria Brandoa a do Crisfal", *Archivo Historico Portuguez*, vol. VIII, Lisboa, 1910, pp.73-74 e 126-127.
[875] - AHDP, PO2, L.25, fl. 146v°.

avarias aos carregadores, pois era prática consagrada pelo costume marítimo do mundo das rotas europeias e mediterrâneas onde, em cada porto, os comerciantes obtinham dos poderes centrais um foro particular. Assim, a avaria entra no direito consuetudinário, ficando inseparável da taxa de frete, mesmo não existindo nos portos em causa as instituições que a justificariam. Nos circuitos do açúcar, apresentava-se como uma parcela das receitas do armador/ proprietário e nada impedia a sua capitalização na compra de mercadorias a transportar. Veja-se na contabilidade da nau Nossa Senhora da Guia um exemplo, entre outros[876], da transmutação de um tributo consular em receita adicional do armador. A taxa de frete orientou a variação das avarias que se aproximavam dos 10% do preço do transporte na viagem de ida e 15-22 % no troço de regresso.

A rentabilização dos capitais investidos na armação fazia-se na arrecadação de fretes e avarias "acostumadas". Ainda assim, pelas contas do mestre da Nossa Senhora da Guia, a vigem à Paraíba não permitiu um saldo positivo se o intuito era amortizar, totalmente, o valor do navio. Sigam-se as receitas dos senhorios, após a repartição do monte geral dos fretes pela "nau e Companha":

Contas dos proprietários:

RECEITAS
Viagem de ida:
Fretes ---------- 293 000, para retirar 3000 a esmolas:
290 000 réis
Avarias ---------- 50 000 réis
Descontos feitos à parte da companha para a artilharia .....125 000 réis
Juros das partidas de marinhagens ---------- 21 700 réis

Viagem de retorno:

Fretes ---------- 947 500 réis
Juros de duas marinhagens ------- 74 140 réis
Descontos feitos à parte da companha para artilharia ... 410 000 réis
Avarias ---------- 483 200 réis

[876] - No capítulo V novos casos são adiantados respeitantes à compra de fracções de navios que dariam ao seu senhorio a possibilidade de aplicar em açúcar as avarias correspondentes.

DESPESAS:
avantagens aos artilheiros -------- 30 000 réis
comissão de cobrança das avarias (ao mestre) ----- 50 000 réis

BALANÇO:
Total de receitas ---------- 2 401 540 réis
Total de despesas:
Nau ----------2 060 000 réis
Artilharia ---------- 400 000 réis
Avantagens aos artilheiros e comissões ----- 90 000 réis

SALDO ---------- - 148 460 réis.

Não espanta o saldo negativo. Conforma-se a Nossa Senhor da Guia com o sucedido em muitas outras viagens executadas por navios das marinhas do norte nos circuitos europeus. Aqui, a principal razão do resultado depende do tempo que se esperava para amortizar o navio. Havia sempre o risco da embarcação se perder, mas em fases menos conturbadas, as expectativas poderiam contemplar a realização de novo trajecto para se rentabilizarem os elevados investimentos na aquisição do navio. Se déssemos essa possibilidade à Nossa Senhora da Guia, comprovada pela seu regresso feliz a Lisboa (tendo partido do Porto), computando a parcela dos custos fixos - navio e artilharia - em metade, na hipótese de cumprir pelo menos duas viagens, os resultados seriam :

Despesas ---------- 1 230 000
90 000
Total despesas ------ 1320 000
Receitas ---------- 2 401 540
Saldo ----------1 081 540

Uma rentabilidade considerável, na ordem de 81%, contribuindo as avarias com 22,2 % para esse sucesso. Falta comprovar se a utilização dos valores atrás construídos para a generalidade do sector traçariam um quadro tão optimista. Tendo-se negociado 6000 reis a tonelada de ida, contra 12000 à vinda, há a reconhecer que a nau viajou subutilizada, tendo fretado 250 pipas de vinho (125 toneladas) e 205 toneladas atribuídas pelo mestre às 635 caixas de açúcar carregadas. Uma relação para certificar ser o documento posterior a

1617. Pela evolução da taxa de frete do açúcar, será anterior a 1627, quando estas ultrapassaram os 12000 réis aqui contabilizados. De acordo com os cálculos efectuados nas taxas de utilização dos navios fretados para o Brasil, a Nossa Senhora da Guia exibe uma utilização de 80 %, bem melhor que muitas outras unidades que nesta época começavam a circular quase vazias no troço de ida. Uma taxa de 80% representa um aproveitamento próximo do óptimo. O índice do frete desta viagem, por tonelada, é 9720 réis, resultante de uma média, entrando 6000 réis com a ponderação de 38% e 12000 com 62%, pois tanta foi a contribuição de cada uma das cargas, ida e vinda, na receita geral. Pegando nos valores estimados para um modelo do comportamento do sector, a contabilidade da viagem seria:

Custo por tonelada:
Capital circulante ------- 2671 réis
Capital fixo ---------- 5420 réis
Viagem 210 dias
Receita por tonelada: 9720 réis

Custos : 210 x 2671 réis + 210 x 5420 = 1 699 110 réis
Receitas : 330 t x 9720 réis = 3 207 600 réis
Rentabilidade da viagem 3 207 600 - 1 699 110/ 1 699 110 = 88%

O desvio é de apenas 8%. Comprova que os custos diários calculados são plausíveis e operacionais, permitindo estimar taxas de rentabilidade verosímeis, se ignoradas as avarias.

A experiência da Nossa Senhora da Guia relata a crónica desigualdade económica entre cada um dos troços das viagens. É certo que houve fases em que os navios largaram do Reino com a promessa de carga em quantidade superior à ida. Persistia, todavia, uma diferença inultrapassável: as taxas exigidas para levar mercadorias ao Brasil eram sistematicamente inferiores às pedidas para transportar açúcar. A explicação da diversidade não é linear. Numa primeira abordagem, dir-se-ia que as densidades de estiva poderiam interferir. Mas, como se comprovou, 3 caixas com 18 arrobas equiparavam-se a um tonel de vinho. Talvez não fosse a densidade, mas antes o esforço físico para o embarque da mercadoria. Uma tonelada de vinho exigia a manobra de um ou dois contentores, enquanto o açúcar exigia a manipulação de vários e respectiva arrumação sob coberta. No entanto, a razão mais convincente

prender-se-ia com o contraste na distância/tempo de cada um dos troços da viagem. O regresso pedia mais 50% e se este factor orientava os custos suportados pelo armador, então, o troço da viagem de retorno seria mais dispendioso. Define-se, pois, uma das regras básicas do funcionamento do transporte: o tempo, e não o valor das mercadorias, é uma das variáveis a considerar na fixação diferenciada da taxa de frete em cada segmento da rota do açúcar.

Outros factores de variação, de curto prazo, seriam atendidos. Curiosamente, a informação que os esclarece provém de escrituras mais tardias, onde se preferiu não declarar com exactidão um valor, mas deixá-lo ao critério do mestre no Brasil, conforme o mercado o decidisse. A incerteza que marca os anos posteriores a 1624--1625 alimenta este tipo de acordos imprecisos. Se empobrece a série, retirando-lhe observações para constarem de uma média anual, enriquece a análise dando-lhe novos contornos explicativos. Mais, permite perscrutar o conjunto de arbitrariedades que se escondem naqueles dados sistematizados e que a leitura dos contratos celebrados durante as épocas menos perturbadas não faria suspeitar.

Data de 21 de Agosto de 1648 o documento mais pormenorizado sobre a forma de negociação da taxa de frete. Verifica-se a ingerência dos proprietários na figura de um procurador estante no Porto que, a seu mando, estipula uma série de requisitos orientadores da exploração do navio na viagem desta cidade, com escala na Madeira e destino na Bahia. "Em vertude das ordens e procurassois de seus constetuintes (um deles, morador em Viana)" determina-se que o frete de ida se deverá fixar em volta dos 9000 réis a tonelada e as avarias em 1000 réis. Mas, "parecendo ao mestre levantar na ilha o frete ou baixar por razão de não hir careguada ho podera fazer". Isto é, se a quantidade não fosse suficiente para optimizar os espaços, tinha o mestre poder decisório para baixar a taxa de modo a captar mais interessados. O mesmo seria válido para o regresso. Tendo-se como exequível a cobrança de um mínimo de 18 000 réis, e de um máximo de 20 000, sumariam-se os preceitos na seguinte prosa: "na materia de frete podera o dito mestre *levantar* e *baixar* conforme ao *estado da terra* para que a nau carregue e fasa sua viagem em que consista o bem della e da gente". Existia, assim, um patamar de negociação em volta do qual haveria lugar a subir ou descer a taxa em resposta a variações circunstanciais de oferta e procura de transporte, "conforme o estado da terra"[877]. Repare-se

[877] - AHDP, PO4, 1ª, L. 39, fl. 73 vº.

que, no entanto, se concebe um mínimo e um máximo para essas incertezas que completam um intervalo de 2000 réis.

Além de desajustamentos ocasionais da oferta e procura outras subtilezas entravam no acerto do preço do transporte. Proliferam, a partir de 1627, escrituras que acusam o costume, por certo não recente, de haver várias taxas num único navio. Já em 1619, numa declaração de dívida do comerciante radicado em Amsterdão, Tomás Nunes Pina, se tropeça nessa inesperada prática. Assume o indivíduo as dívidas contraídas pelos seus correspondentes na Bahia e em Pernambuco, dívidas que seriam saldadas pelo testa de ferro deste negociante estrangeirado, Diogo Fernandes Pina. O homem faleceu e o seu filho, António da Fonseca, havia sido preso pela Inquisição de Coimbra, na sequência da operação desencadeada em 1618. Perturbações nas redes que arrastaram para a cena um novo correspondente, de ocasião, o ourives António de Madureira, a braços com as transacções de Tomás Nunes Pina. Entendido o contexto do documento, veja-se o que aqui interessa. Na Bahia, o correspondente António Rodrigues Chaves colocou a bordo 8 caixas de açúcar a frete de 12000 réis a tonelada. O outro agente aí radicado, Álvaro Rodrigues da Paz, embarcou 4 caixas, estas a frete de 10000 toneladas[878]. A margem de variação não surpreende, pois encontra-se no intervalo dos 2 000 réis. Acrescente-se o facto do mesmo navio cobrar taxas desiguais consoante o carregador. Será pela sua condição ou será pela ocasião em que cada um dos fretes foi negociado, sendo o mais barato fixado num momento em que ainda não se saberia estar lotado o porte útil do navio? Falta imaginação para uma resposta. Há apenas a constatar que vários testemunhos ulteriores, abundantes a partir de 1627, comprovam o convívio dos operadores com semelhantes arbitrariedades. Em certos casos, conseguiam os mercadores acordar condições favoráveis: "pero mais barato que vier em a dita nau"[879]. Noutros, a decisão era mais equilibrada, estipulando-se vagamente que tanto o frete como as avarias seriam conformes aos demais carregadores[880]. Mas também se encontram cambiantes mais gravosas para os comerciantes / fretadores. Vicente João Moreno, um importante mercador da praça de Lisboa, por três vezes em 1626 e 1627

---

[878] - AHDP, PO2, L.54, fl. 20v°.

[879] - Exemplos em que a cláusula foi negociada pelo mais barato, sem haver referência a quantia exacta: AHDP, PO1°, 3ª, L.151, fl. 107 v°, contrato de 21 de Junho de 1627; PO4, L.24, fl. 148v°, de 3 de março de 1634;

[880] - AHDP, PO1°, 3ª, L. 152, fl. 82 v°, 20 de Novembro de 1627; Idem, L. 153, fl. 59 v°, 19 de Abril de 1628; Idem, L. 154, fl. 101v°, 14 de Outubro de 1628;

prometeu pagar o frete de caixas de açúcar pelo mais alto preço que as caravelas trouxessem[881]. Então, outro dos factores de variação ocasional seria o porte dos navios.

A 5 de Outubro de 1620, Jorge Domingos partia para Pernambuco, acompanhando as mercadorias que tencionava traficar. Freta em Lisboa uma caravela, navio em descrédito na altura, adornando a frota em posição minoritária. Negoceia com o mestre pagar-lhe o frete do açúcar "pelos presos que corerem as *caravellas* que pera este Reino vierem, e não sera a pagua de seu frete pelo mais alto preso nem pelo mais baixo e sera hum preso em meio"[882]. Depois de 1627, esta cláusula torna-se, tal como as demais supracitadas, uma das maneiras vagas de definir um frete e avarias, esclarecendo algumas que será na conformidade de navios de "seu porte", ou de "seu toque"[883].

Entra-se, assim, num mundo pantanoso, de múltiplos factores de variação: desde a personalidade dos carregadores e respectiva capacidade de manipular o acerto a seu favor, até à tipologia da embarcação. Em todos se antevê uma margem de 2000 réis para acordos circunstanciais. Desta forma, se à excepção dos anos de 1601 a 1614, coexistiram vários tipos de navio na frota, parece relativamente fundamentada a suspeita de que a descida visível naquela época se deva ao predomínio da caravela, quando não partilhava a rota com outro tipo que pudesse pressionar para a alta o frete. Na verdade, os anos de 1614-1623 assistem a uma ligeira subida mais perceptível nas naus que nas caravelas. Apesar dessa face menos competitiva, as naus apresentavam-se aos fretadores como meio de transporte preferível para enfrentar o único perigo que ameaçava os seus cabedais: a pirataria berbere aconselhava-os a optar por um navio de "toque" mais alto, desembolsando somas mais elevadas, mas tais custos de protecção afiguravam-se oportunos. Era pelo risco, não por fretes competitivos, que se estruturava a oferta de serviços. Mas, por outro lado, o conhecimento das pequenas subtilezas da negociação de uma taxa de frete convidaria a matizar a relevância da variação calculada para os anos de 1602 a 1623, com média de 1%. Demasiado pequena para ter significado perante margens de regateio na ordem dos 2000

---

[881] - AHDL, C1, C.30, L. 149, fl. 6v°, 28 de Junho de 1626; Idem, L. 147, fl. 139, 15 de Julho de 1626; Idem, C.31, L. 153, fl. 110v°, 30 de Julho de 1627.
[882] - AHDL, C.1, C.25, L. 121, fl. 106v°.
[883] - AHDP, PO1°, 3ª, L.152, fl. 110v°, 24 de Dezembro de 1627, AHDL, C.1, C.35, L. 177, fl. 96, 10 de Dezembro de 1632; AHDP, PO1°, 3ª, L. 162, fl. 185, 26 de Outubro de 1633; Idem, L, 162, fl. 185, 27 de Outubro de 1633.

réis sobre um ponto determinado pelo mercado. Mas a tendência para a baixa no período de 1602-1614 é comum a outros circuitos atlânticos também dominados por caravelas portuguesas, como o tráfico Canárias – Cabo Verde[884]. A similitude confere, pois, pertinência à individualização de cada uma das fases, 1602-1614 e 1615-1623, destacando-se a primeira como a única em que houve condições para cobrar menos por serviços de transporte. Por oposição, o comportamento desta variável nos anos de guerra e de corso europeu, 1580-1610 e 1624-1640, ultrapassa largamente as oscilações de caso. Espelha uma tendência explicável, primeiramente, no preço do dinheiro a risco e nos prémios de seguro. Melhor, espelha a sensibilidade da variável ao risco.

As Tréguas com os Rebeldes traçaram apenas um dos condicionalismos do transporte. O presença dos piratas de Salé foi bem incómoda numa conjuntura de quebra dos preços do açúcar. Adaptar as escolhas a este novo perigo sublinhou a dificuldade do transporte em se moldar à conjuntura do tráfico, incapaz de descer as taxas de frete, ao entrarem em acção navios de maior tonelagem, com custos de armação mais exigentes, embora a subida do preço do transporte fosse extensível a qualquer dos tipos de navio, não lhe escapando as caravelas. A paz na Europa, durante os anos de 1609-1621, retirara a componente especulativa ao prémio de arbitragem. O diferencial dos preços do açúcar reduzia-se e, antes de desanimarem, os comerciantes privilegiaram as exportações. Entretanto, a incerteza quanto à viagem de retorno, retirava aos agentes de transporte a confiança nas receitas auferidas no trajecto mais compensador, protegendo-se numa ligeira e gradual subida das taxa de frete. Inelasticidade crítica, imputando ao transporte a causa da asfixia dos mercados do açúcar, entre 1618 e 1623. Contudo, recomeçada a guerra, mas agora com meios bem mais destrutivos, com as armadas da WIC a suportarem uma conquista territorial, os preços do açúcar recuperam e nada parece travar a retoma. Nem mesmo taxas de frete com variações na ordem dos 4,5 % ao ano. Enquanto o preço da arroba de açúcar aumenta de 900 réis, em 1622, para 1600 réis em 1628, numa variação de 70%, a tonelada de frete saltaria de 9000-10000 réis para 15 000- 16000 - 60 a 67% - subida quase equiparável à do principal bem transportado. É certo que nessa tonelada entrariam, em 1628, 3 caixas, muitas de 20 arrobas, o que permite admitir algum ganho de eficiência, se esta conclusão considerar que, com

[884] - Elisa Torres Santana, *Ob. Cit.*, p.94.

efeito, mais quantidades estariam implícitas numa tonelada de açúcar, dando azo a uma quebra da ponderação do preço do transporte no preço do bem no mercado consumidor, indicador possível do aumento da produtividade total dos factores. Importa, por isso, avaliar os factores relevantes para a eficiência do transporte, no longo prazo, questionando o papel da guerra na relação recíproca entre o tráfico e o tráfego.

6 - Para um balanço da economia do transporte

Se parece clara a recuperação dos mercados dos bens transportados depois de 1624, indiferente aos custos acrescidos no transporte, que repercussões tiveram as oscilações nas taxas de frete na economia deste sector essencial à distribuição e circulação de mercadorias?

A resposta dirige-se para uma estimativa da produtividade total dos factores aplicados ao transporte. Precisa-se de um índice de fretes, realizado a partir da ponderação das quantidades de mercadorias importadas e exportadas (quadro XLIII). A partir do índice, calculou-se, para cada período concebido, a média dos fretes. Precisa--se, ainda, dos valores atrás construídos, incidentes nos custos e nos tempos de viagens directas e com escala. Para estimar os custos por tonelada carregada, atendeu-se a metade dos custos diários atrás calculados, por duas razões: primeiro porque os armadores apenas sustentavam metade das despesas da alimentação da companha; segundo, porque a amortização do navio em duas viagens é verosímil, embora, para os anos posteriores a 1624, pelos saques à frota, seja conveniente começar por considerar apenas uma viagem para a expectativa de amortização. Obtido o valor de custos diários, foi multiplicado pelo número de dias de viagem, 150 dias, e pela média ponderada de tempo de estadia nos portos brasileiros e em escalas, diferindo, pois, segundo os padrões de viagem. Estes seriam os custos com os factores produtivos. Mas o custo por tonelada carregada depende ainda da efectiva tonelagem de carga, isto é, será necessário observar as taxas de utilização, o que obriga a tomar o dobro da tonelagem de frete máxima (viagem de ida e vinda) como sendo o máximo potencial de carga para aqueles custos, multiplicada pelas taxas de utilização. A razão entre os custos e o índice de fretes por tonelada dá a medida da produtividade total dos factores (PTF) aplicados no transporte de mercadorias

nas rotas do Brasil[885]. PTF inferior à unidade espelha produtividade elevada e rentabilidade positiva dos capitais. Eis os cálculos que sustentam o quadro XLIV, uma proposta de modelo de análise da economia do transporte na rota do Brasil entre 1580 e 1640.

Quadro XLIII1

Taxas de frete e índice de fretes

(tabela construida a partir das taxas de utilização incluíndo todos os casos)

ano	tx ida	qt ida	n°nav	tx vinda	qt vinda	n°nav	total carga	%ida	%vinda	índice frete
1580	2130	190	3	5800	205	3	395	48,1	51,9	4038
1584		7	1				7			
1585		8	1	6400	22	2	30	26,6	73,4	
1586	2930	42	2	6500	175	3	217	19	81	5821
1587	3200	46	1	8000	111	1	157	29,2	70,7	6608
1588	3550	191	4	8700	217	4	408	46,8	53,1	6279,5
1589	3400	25	1	8500	46	1	71	35,2	64,7	6715
1590	3400	58	1	8000	194	2	252	23	76,9	6942
1591	3930	94	2	9500	106	2	200	47	53	6882
1592	3860	225,5	5	9000	322	5	547,5	41	58,8	6892
1593	4560	165,5	3	9600	89	3	254,5	65	34,9	6324
1594	5000	96,5	5	9750	92	5	188,5	51	48,8	7327,5
1595	4160	18	1	10500	18	1	36	50	50	7330
1596	4070	154	5	10000	230	6	384	40	60	7628
1598	4860	126,5	4	11000	126	4	252,5	50	50	7930
1599	5250	157	5	10600	154	5	311	50	50	7925
1600	4880	244	7	10700	290	8	534	45,6	54,3	8022
1601	5200	100	3	10750	98,5	3	198,5	50	50	7975
TOTAL		1948	54		2495,5	58				
1602	4920	357	11	10350	342	13	700	51	49	7580
1603	4500	122,5	3	10300	69	3	191,5	63,9	36	6588
1604	4530	159	9	9600	194	9	353	45	55	7318
1605	4900	264,5	11	10200	268	12	532,5	50	50	7550
1606	4900	174	5	10100	77	4	251	69	31	7012
1607	4930	213	6	10000	133	5	346	62	38	6856,6
1608	4500	70	2	10000	46	2	116	60	40	6700
1609	4380	158	9	9180	152,5	7	310,5	51	49	6732
1610	4620	72	2	10000	93	3	165	44	56	7632
1611	3620	123	5	9000	200	3	323	38	61	6865,6
1612	3570	253	9	8280	111,5	9	364,5	70	30	4983
1613	3560	111	4	9000	49	3	160	69	31	5246,4
1614	3360	328	9	8800	14	2	342	96	4	3577,6
TOTAL		2405	85		1749	75				
1615	3430	295	9	8800	35	2	330	89	11	4020
1616	3960	209,5	4	9160	73	3	282,5	74	26	5312
1617	3730	141	5	8820	60	2	201	70	30	5257
1618	4400	65	1	9500	20	1	85	76	24	5624
1619	3000	10	1	9500	83	1	93	11	89	8775
1620	2900	155	4	9000	199,6	2	354,6	44	56	6316
1621	3870	350	4	9660	183,3	3	533,3	66	34	5838,6
1623	3600	200	5	7600	73,5	2	273,3	73	27	4680
TOTAL		1425,5	33		727,4	16				

[885] - Obedecendo aos preceitos recomendados em Douglass North, "Sources of Productivity Change...", p.956.

Quadro XLIII12

Taxas de frete e índice de fretes
(tabela construida a partir das taxas de utilização incluíndo todos os casos)

ano	tx ida	qt ida	n°nav	tx vinda	qt vinda	n°nav	total carga	%ida	%vinda	índice frete
1624	3110	340,5	5	10000	187	4	527,5	65	35	5521
1625	4300	115	2		16,6	1	131,6			
1626	3820	175	3	12500	435,8	10	610,8	29	71	9982,8
1627	5000	159	4	15000	524	13	683	23	77	127(
1628	5020	381,5	8	14950	1208,1	20	1589,1	24	76	12566
1629		15	1		16,6	1	31,6			
1630	4830	170	3	15000	136,6	2	306,6	55	45	9406,5
1631				16500	49,9	2				
1632					50	1				
1633	5500	130	2	15250	140	3	270	48	52	10330
1634	5000	92	2		96,6	2	188,6	49	51	
1636	5500	125	1		66,6	1	191,6			
1638	6000	65	1		60,1	2	125,1			
1639	7620	175	4	18000	113,3	2	288,3	61	39	11668
1640		300	1		300	1	600			
TOTAL		2243	37		3401,2	65				
1641	8000	100	1		66,6	1	166,6			

Quadro XLIV

Balanço da economia de transporte
Modelo

Períodos	Variáveis	Padrão I	Padrão II
	Custos/dia (1)	3158	3158
	Tempo em porto	54	71
	Tonel. de carga	160	78
1580-1601	Tx Util	0,73	0,89
	Custo ton. carga (2)	5515	10056
	Índice fretes	6914	6914
	PTF	0,79	1,4
	Custos/dia (1)	2405	2405
	Tempo em porto	63	93
	Tonel. de carga	50,8	71,2
1602-1614	Tx Utilização	0,79	0,79
	Custo ton. carga (2)	12774	10398
	Índice fretes	6510	6510
	PTF	1,9	1,5
	Custos/dia (1)	4338	4338
	Tempo em porto	80	71
	Tonel. de carga	121,4	146,2
1615-1623	Tx Utilização	0,71	0,77
	Custo ton. carga (2)	11588	8521
	Índice fretes	5727	5727
	PTF	2	1,4
	Custos/dia (3)	6755	6755
	Tempo em porto	33	62
	Tonel. de carga	87	149,4
1624-1640	Tx Utilização	0,61	0,78
	Custo ton. carga (2)	23323	12292
	Índice fretes	10311	10311
	PTF	2,2	1,1

(1) amortização do capital fixo em duas viagens
(2) custos/dia x 150 dias de viagem x n° dias em porto / (MTF) x
(3) amortização do capital fixo numa viagem

Os resultados retratam o paradoxo da economia marítima no Antigo Regime, onde parecem imperar rentabilidades negativas mercê de custos por tonelada superiores ao índice dos fretes praticados. Note-se, contudo, que os custos por tonelada efectiva de carga se aproximam significativamente da taxa de frete do açúcar. O índice de frete, por compreender a viagem de ida, por vezes resultante de quantidades exportadas superiores às importadas, distancia-se tanto mais do preço do transporte de açúcar quanto maior a incidência das cargas do troço de ida. Ora o facto dos custos por tonelada terem essa afinidade com a taxa de frete do açúcar confere verosimilhança ao modelo e aponta o segmento de regresso como aquele que mais importava na rentabilidade do sector. Anos em que o tráfico de exportação se sobrepôs ao de importação ter-se-ão repercutido negativamente na economia do transporte.

Para os elevados encargos descortinados nos valores atribuídos a "custo de tonelada de carga", contribuíram as variações no numerador - sendo decisivo o aumento do tempo - bem como a redução dos valores em denominador: tonelada de frete e taxa de utilização, elementos críticos das quantidades transportadas. Tais resultados podem também ser fruto de deficiências da fonte para este modelização, percebendo-se que os contratos de fretamento espelham apenas uma parte da exploração do navio, havendo cargas em trânsito não declaradas nas escrituras. Cargas que, porventura, o mestre e companha transaccionavam e que completariam os espaços sob coberta. Na verdade, os mestres apresentaram-se nas alfândegas para dizimar caixas de açúcar, mas o seu contributo para o total de mercadorias entradas na cidade do Porto, cujos registos alfandegários estão disponíveis, certifica a margem relativamente modesta dessa intromissão dos armadores no mundo do tráfico[886]. Convém lembrar também o lugar das avarias no conjunto das receitas, silenciadas no modelo porque nem sempre se traduziam numa rentabilidade de um serviço prestado mas sim numa rentabilidade obtida na promiscuidade entre o tráfego e o tráfico. Uma ressalva pode ser introduzida na versão final do modelo. Poder-se-á rever o desempenho do sector nos anos de 1624--1640 pressupondo que a amortização teria ainda condições para se fazer em duas viagens, o que implicaria a redução em metade dos valores incluídos em "custos/ dia". A PTF subiria consideravelmente: nas viagens directas para 1,1, no padrão com escala para 0,59. Quem conseguisse fintar

[886] - Ver capítulo V.

os holandeses no mar ou à boca dos portos, realizando duas viagens com o mesmo navio, a conjuntura augurava uma elevada rentabilidade dos capitais, tão compensadora que poderia suportar o juro de 100% em voga na praça, na década de trinta, para o crédito a risco.

Pela média de PTF dos dois tipos de viagem (directa e com escala), os períodos de 1602-1614 e de 1615-1623 equiparam-se, na exposição dos piores resultados, com valores de 1,7, mais drásticos ainda que os de anos de guerra com a WIC, quando as viagens com escala ofereceram uma eficiência aos factores produtivos jamais alcançada neste padrão de viagem, compensando o desempenho bem negativo das viagens directas.

Nem as caravelas, preponderantes entre 1602 e 1614, nem as naus em crescendo no período de 1615 a 1623, se mostraram capazes de proporcionar ao sector condições para elevada rentabilidade. A estrutura da frota aparece, assim, como uma variável secundária da eficiência económica.

No conjunto, os anos iniciais do ciclo do açúcar demonstram o sucesso do transporte nesta fase de expansão do mercado, mesmo com o corso inglês, francês e holandês a fustigar a marinha portuguesa. Uma observação importante e complementar desta, respeita à particularidade dos anos de 1624-1640, de plena guerra ofensiva da WIC, trazerem a PTF mais elevada nas viagens com escala, (melhor até do que aquela obtida para 1580 e 1601). Por contraste, ressalta a ineficácia da maior rapidez emprestada às viagens directas, uma vez que a estas se associava uma descida das taxas de utilização à ida, desastrosa para a rentabilidade do sector.

Algumas conclusões gerais sobre a economia do transporte marítimo nas rotas do açúcar do Brasil até 1640 podem agora ser enunciadas:

1°- As Tréguas dos Doze Anos não trouxeram maior eficiência ao sector. As fases mais perigosas de guerra no mar, 1580-1601 e 1624-1640, prometeram, ao invés, ganhos relativos na produtividade dos factores: no primeiro período para viagens directas, no segundo, para viagens com escala. Ganhos que não se deviam apenas à elevação concomitante das taxas de frete, que, nestas fases, foi paralela à variação do preço das mercadorias transportadas, permitindo uma relativa estabilidade da ponderação dos gastos com o transporte no conjunto dos custos de distribuição. Os anos de 1615-1623, ainda de Tréguas, assistiram ao agravamento da taxa de frete do açúcar, sem que tal tendência se revertesse em melhores resultados na rentabilização dos capitais investidos no sector. A sobreposição do tráfico de

exportação não foi compensadora para a armação. As rotas do Brasil permitiram aumentos de produtividade no transporte quando o tráfico de importação comandou as ligações à colónia, a despeito das conjunturas diplomáticas.

No entanto, há a reconhecer no século XVII os benefícios da viagem com escala, regra válida para os anos posteriores a 1601. Este o confronto fundamental - entre viagem com escala e viagem directa - para supesar o significado de duas variáveis críticas no desempenho do sector: tempo *versus* quantidade e enunciar a segunda conclusão.

2º- Ganhando-se no tempo com as viagens directas, processo bem evidente nos anos de 1624 em diante, a eficiência assim conquistada dilui-se na penalização da taxa de utilização. As vantagens alcançadas na manipulação do tempo são anuladas com a queda das quantidades transportadas, repercutindo-se numa diminuição das receitas. A eficiência do sector dos transportes dependia mais da procura de serviços e da capacidade do tráfico garantir a optimização dos espaços que da celeridade das operações de carga e descarga. As infraestruturas portuárias e a eficácia das redes marcantis seriam condicionantes menos significativas que o sucesso prometido por uma constante expansão do mercado, com repercussões num melhor aproveitamento dos efectivos navais disponíveis. A economia do transporte não comanda o tráfico, antes lhe obedece.

A proliferação dos pequenos operadores, acentuando-se a dispersão nos anos de 1601-1623, espelha-se negativamente na produtividade dos factores. Se os agentes mercantis estavam mobilizados, o transporte respondeu-lhes, mas parece que em Portugal a facilidade de enviar uma caravela ao Brasil acicatou muitos armadores que sofreriam depois os reveses próprios de desajustamentos da oferta à procura de transporte. Por certo esperariam completar as suas receitas com outras actividades colaterais, nomeadamente, a cobrança de comissões aos agentes mercantis por transaccionarem, a seu mando, as cargas de ida, revertendo o procedido em açúcar[887].

Desencadeada uma crise no tráfico, entre 1614 e 1623, a ineficiência do transporte apenas impediu a taxa de frete de descer, agravando a fase depressiva instalada. Não sendo a causa directa da crise, o transporte carrega com traços sombrios o estado da economia colonial, levando comerciantes e

[887] - Ver capítulo V.

senhores de engenho a focalizar os problemas vividos nas comunicações com o Brasil

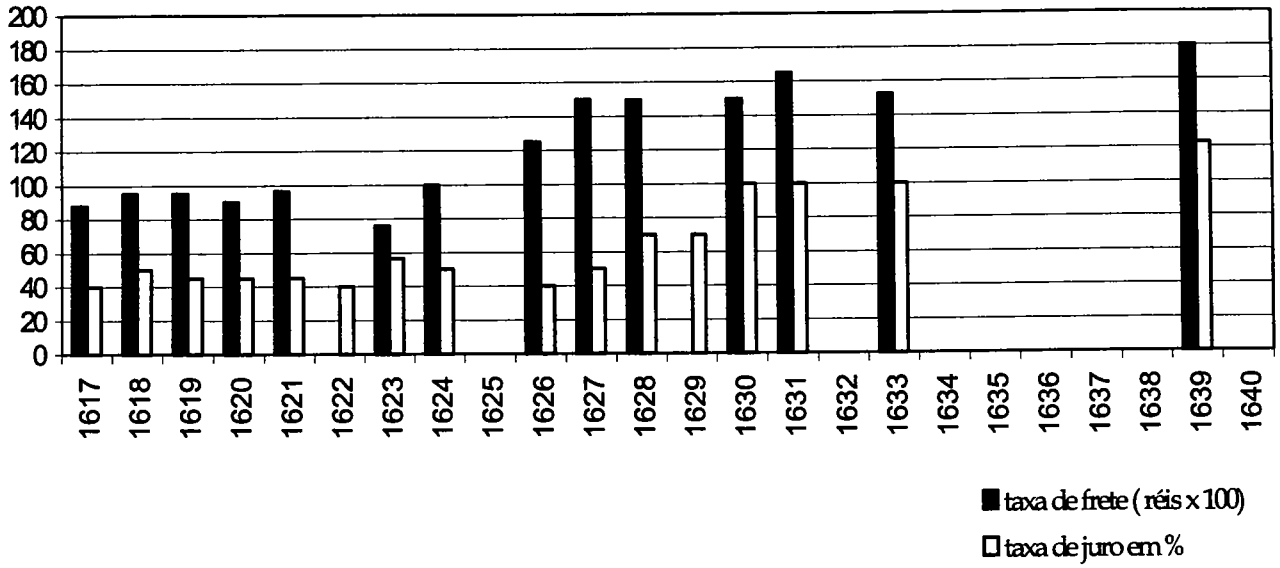
Perante este cenário, a guerra veio reanimar os especuladores das praças de Lisboa e Porto. Os fretes elevaram-se sem ultrapassarem a ponderação de 16% no preço do açúcar em Lisboa, sinal da sua neutralidade na subida dos preços na Europa. Tráfico e tráfego apenas se adaptaram a uma nova conjuntura arriscada, mas promissora, superando as limitações do transporte que passaria a ter de contar com uma rápida amortização dos navios, dada a ameaça que pendia sobre a frota. Pode-se, agora, enunciar a terceira conclusão:

3°- Assim como as Tréguas não interferiram positivamente nos ganhos de produtividade, também a guerra, analisada isoladamente, sem atender às instituições que a enformaram, não serve como factor explicativo de variações do custo do transporte no longo prazo. Os anos de 1624-1640 trouxeram, na verdade, uma ruptura. O índice de fretes regista a maior variação. O que houve de novo nestes anos de 1624 em diante? Não será o contexto político, *per se*, que deve ser chamado a dar resposta ao problema. A guerra, se representa o lado especulativo das transacções, permitindo prémios de arbitragem superiores, incentivando o mercado que assim estimula a procura de transporte, também poderia ter esses efeitos entre 1580 e 1601. É certo que então a taxa de frete regista uma subida considerável, mas nada para se comparar com a experiência do período posterior a 1624. Entre os factores explicativos da variação de longo prazo da taxa de frete e das respectivas repercussões na economia do transporte, terão de ser lembradas as instituições que enquadram as acções de corso e sua eficácia. Esta, por sua vez, depende da capacidade de reposta da presa. A perigosa novidade de 1624 prende-se com a iniciativa do "inimigo", do rebelde holandês, que ensaia e consegue conquistar território colonial, com uma força militar sem precedentes. Esta guerra, com estas armas e este intuito, colocou um nível de incerteza aos agentes económicos que se foi reflectindo na forma como procuraram dispersar o risco, não pela pulverização da carga em vários navios, táctica pouco viável em contexto de escassez relativa de oferta de serviços, mas através da busca de créditos a risco e de operações de seguro realizadas nos centros europeus. Este tipo de guerra é, então, o principal parâmetro de variação da taxa de frete porque introduziu um risco de

dimensão acrescida pela incapacidade de resistência dos navios portugueses, navegando sem escolta.

Gráfico IX

Taxas de frete da tonelada de açúcar e taxa de juro



Os custos do risco - os custos de protecção de F. Lane - seriam imediatamente internalizados no preço do transporte. Porquê? Porque assim cobriam os armadores um custo de oportunidade crescente, expondo-se fisicamente ao confronto com as armas; porque existiam créditos concedidos a risco, cuja taxa de juro, fosse cobrada em marinhagens, fosse pré-fixada, subia, acompanhando os prémios de seguro. O resultado do cálculo da correlação positiva das duas variáveis, taxas de juro e taxas de frete, 0,73, elege as operações militares da WIC como principal explicação do salto verificado em 1624 (gráfico IX). Restava aos agentes económicos, interessados num tráfico com custos de transacção crescentes, inventarem formas de adaptação a um processo que não podiam controlar. A taxa subiria quanto maior o sucesso das investidas dos inimigos. Ao risco somar-se-ia, depois, o desajustamento conjuntural da oferta à procura de transporte, fruto da forte delapidação dos efectivos disponíveis. Os agentes adaptaram-se ora julgando descobrir uma renda de protecção nas caravelas de fugir, desagravadas das

despesas com artilharia e artilheiros, ora preferindo naus bem apetrechadas em armas de fogo que baixariam, porventura, os prémios de seguro. Adaptaram-se, ainda, remodelando a organização do transporte: o alargamento do grupo dos investidores na armação aos comerciantes activos no tráfico colonial, isto é, a integração vertical do tráfico e do tráfego afiançava uma redução de custos para o importador, inovação essencial para a retroacção positiva do tráfico no transporte marítimo. Assim se salvou a colónia do marasmo pressentido em 1618-1623.

O conhecimento desses agentes, desses proprietários e armadores dispostos a colocar debaixo de fogo os seus cabedais, carece de um capítulo autónomo.

Capítulo V

Navios de açúcar: propriedade e portos de armação

1- Transporte e tráfico: dois níveis de negócio

A organização do transporte de mercadorias nas rotas brasileiras descobre-se num núcleo razoável de contratos formalizados por escritura pública. A abundância de cartas de fretamento, no seio da actividade notarial ligada à vida marítima de Lisboa, Porto ou Viana, confirma a vulgaridade das circunstâncias em que o tráfego e o tráfico se distinguiram como duas áreas de negócio. Através da propriedade dos navios e do tipo de sociedades mercantis com origem nesse investimento, o transporte marítimo é aqui reconhecido como um sector passível de uma rentabilização autónoma. Uma via necessária para ponderar o alcance da integração vertical na esfera da circulação e distribuição de mercadorias verificada em certas fases do "ciclo do açúcar".

A análise da evolução das taxas de frete constituiu o ponto de partida para conceber uma periodização que se julga ser representativa de várias conjunturas[888]. As variações de estrutura da frota deram consistência a essa abordagem, ao coincidirem, no tempo, com as tendências da taxa de frete. Agora importa observar as inovações organizativas como outro dos factores correlacionáveis. Em causa volta a estar o período marcante de 1624 a 1640, cuja especificidade se deverá associar aos custos de transacção mais elevados, uma vez que o adversário holandês se munira de armas poderosas, projectando a ocupação territorial do Brasil. Entre 1623 e 1634, recorde-se, a WIC abatia 428 efectivos da frota do açúcar. Estando excluídas das rotas coloniais as unidades estrangeiras, pelo alvará de 1605, danos desta ordem seriam suficientes para perturbar o mercado de serviços de transporte e para pressionar os recursos florestais do reino, na tentativa de serem repostas as baixas sofridas. O estudo dos agentes - proprietários, armadores e comerciantes - levará a identificar os principais membros do grupo que manteve uma rota seriamente ameaçada. A inserção geográfica destes investidores repõe o problema central da complementaridade portuária e evidencia alguns centros de armação estimulados pelos portos de tráfico.

A distinção daqueles dois níveis de investimento, no transporte e no tráfico, não nega a frequente justaposição dos papéis sociais do "armador", "senhorio" e "carregador", designações correntes nos contratos, a pedir um

---

888 - Ver capítulo I.

esclarecimento introdutório. Apenas em circuitos prisioneiros de uma rotação morosa dos capitais e de extensas cadeias de troca inerentes à aquisição dos bens a deslocar, se surpreende o "armador", reportando-se o vocábulo àquele que colocava mercadorias a bordo não passíveis de frete[889]. Rotas adequadas a contratos mistos, de "fretamento e armação", que enlaçavam o mestre - proprietário/senhorio, em parte ou no todo, do navio - a carregadores apelidados de "armadores". A carga destinada à costa africana, ou ao arquipélago de Cabo Verde, para obtenção de escravos entrava no conjunto de despesas chamadas de "armação", isenta de frete. Se o objectivo era o abastecimento dos engenhos brasileiros, apenas se pagaria o transporte da parte da escravaria que ultrapassasse a tonelagem das mercadorias de armação. Uma vez aportado o navio no Brasil, aguardava-se o tempo suficiente para reconverter em açúcar o procedido da venda. O trajecto de regresso poderia exigir um vulgar fretamento. Vestígios de viagens triangulares que vão perdendo significado ao longo do período em estudo[890]. Mas foi assim que apareceu um Pedro Álvares do Canto, natural de Guimarães, como fretador e "armador", num contrato de 1607, ou que se disse que um tal Gaspar Botelho, indo em 1620 de Lisboa para Angola, a bordo da nau Santo António, o fazia na condição de "armador"[891]. As escrituras de "companhia e armação", por sua vez, inscrevem-se no âmbito das organizações estritamente mercantis, onde o termo "armação" não se prende com a esfera do transporte. Miguel Leão, Gaspar Cardoso e Gaspar Colaço, todos moradores no Porto, constituíram uma companhia, reunindo 139 239 réis aplicados em mercadorias "e cousas necesarias para o dito resgate" que "foram por eles aquy compradas com dinheiro de contado para a dita *armação* de que se fez carregaçam assinada por todos tres, e o treslado della leva o dito Gaspar colaso assentado em seu livro de razam". Um capital para ser realizado em trinta peças de escravos de Angola, pelo mesmo Gaspar Colaço, com destino no Brasil. Aí compraria açúcar "ou algodões ou letras de pesoas abonadas" para trazer de retorno. Descontados os "fretes e despesas ordinarias", caberia metade do lucro ao sócio itinerante e metade aos restantes[892]. Em Setembro de 1588, estavam em construção em Lisboa um patacho e uma nau para se dirigirem à Guiné, aos escravos, e levá-los às Índias de Castela. Os

---

[889] - Lembrem-se alguns exemplos constantes do capítulo II.
[890] - Ver capítulo IV.
[891] - AHDP, PO1°, 3ªsérie, L. 128, fl. 177 v°; PO2, L.57, fl. 112v°.
[892] - Escritura de 2 de Abril de 1584, AHDP, PO1°, 3ª série, L.74, fl. 154.

mercadores António Correia de Gusmão e Manuel Fernandes Correia haviam já comprado as respectivas licenças ao contratador, enquanto os navios acabavam de se "fornecer com toda esta *armação de mercadorias*" que montava em 14 000 cruzados. "Toda a dita *armação* de catorze mil cruzados pertence a elles ambos dous igualmente (...) e herdara igualmente tanto hum como outro nos proveitos e ganhos que deus der na dita *armação*"[893]. As companhias ou outras formas de associação mercantil nem sempre incluíram os navios negreiros como parte do capital da empresa. O termo "armação" reportava-se aos bens embarcados, fruto dos capitais de uma "companhia", sociedade efémera, normalmente constituída para uma viagem, congregando um número limitado de sócios. "Companhias" e "armações", não dispensando, por regra, o fretamento, vulgares nas rotas dos escravos, encontraram na comenda um modelo jurídico apropriado, sendo o sócio comendatário uma peça indispensável às trocas na costa africana[894]. A Carreira da Índia assistiu a práticas idênticas, entrando alguns dos navios das armadas como uma parcela do capital fornecido pelos chamados "armadores"[895].

Desta forma, a indústria do transporte, quando negócio diferenciado do tráfico, não remete para a área vocabular de "armação". Os "armadores" não seriam aqueles que investiam nos navios para fornecer um serviço e "armar" uma embarcação significava apetrechá-la com artilharia, prepará-la para o corso ou para a defesa. D. João IV concedeu licença ao francês Jacques Marlebe para "armar" uma pinaça contra os inimigos da coroa, podendo vender nos portos do reino as presas que fizesse, desde que pagasse 10% de direitos. No mesmo alvará se estendia a prerrogativa a "todos aqueles naturais ou estrangeiros que pretenderem *armar* e andar em corso"[896].

O problema da propriedade dos navios introduz a figura do "senhorio", nunca apelidado de "armador", ainda que fosse responsável por colocar na

---

[893] - AHDL, *C.1*, C.4, L.20, fl. 83 e ss.

[894] - Manuel Lobo Cabrera, "Relaciones entre Gran Canaria, Africa e America atraves la frota de negros" em *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Gran Canaria, 1979, pp.77-98, p. 79-80 e José Martinez Gijon, "La Comenda y el Transporte de Mercancias en el Derecho Español de la Baja Edad Media", em Anna Vannini Marx, *Trasporti e Sviluppo Economico, Secoli XII-XVIII. Atti della Quinta settimana di Studio*, Florença, 1973, pp.295-301, p.297.

[895] - Ordens ao tesoureiro da Casa da Índia para proceder ao pagamento dos "dividendos" respeitantes a capitais investidos na "armação", entendida como carga transaccionada no Oriente para obter especiarias, esclarecem o sentido dos vocábulos: "mill cruzados na não flamenga de Thome Lopes" fornecidos por Pedro Ximenes, "na armaçam podem montar a rrazam de CL por cento como comumente se faz conta casso mays rendam (...) e monta no dito dinheiro em pymenta a xx cruzados, cento e treze quintais duas arrobas e dezassete arrateis e meio". Documentação do *Corpo Cronológico* , do ANTT, que proporcionou vários exemplos, citados em Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões*..., p.200-201.

[896] - E. Freire de Oliveira, *Elementos*..., Vol. VI, p. 149.

embarcação "os abastecimentos" e aparelhos convenientes a cada viagem. "Fornecer" o navio era incumbência dos proprietários, cabendo a um deles o cargo de "gestor da nau", normalmente o "mestre" ("patrão" no mundo mediterrâneo). Este o papel social correspondente ao actual armador e aquele que nos contratos de fretamento, de companhia ou de armação identifica o agente de transporte. Não excluía que repartisse a propriedade do navio com outros indivíduos de diferente ocupação. Muitos dos "senhorios" eram mercadores, mas o investimento no sector dos transportes seria cumulativo à sua actividade principal e nem sempre indispensável à prossecução das suas iniciativas comerciais. Como bem insistiu Ralph Davis, os papéis poderiam confundir-se, mas as esferas de negócio prevaleceriam distintas[897]. A frequência com que os carregadores se apresentaram nos contratos como possuidores dos navios fretados, ou o escrutínio dos mestres que também foram fretadores ou que reservaram espaços para as suas mercadorias, certifica a existência dessa fronteira (quadro XLV). As coincidências, no total de viagens observadas, foram pouco significativas (quadro XLV, nº navios observados), na maioria decorrentes das circunstâncias em que os carregadores tinham parte interessada no navio. Todos os restantes casos, onde a identidade dos senhorios, além do mestre, foi silenciada, asseguram que os fretadores tinham essa exclusiva função no contrato, esclarecendo o grau de distinção entre os operadores de cada sector. A escassez de dados para um dos problemas - reconstituição do grupo dos proprietários - responde, pela positiva, à diferenciação dos capitais aplicados no tráfego e no tráfico (quadro XLV).

QUADRO XLV

Tráfico e transporte: negócios diferenciados
(fretamentos para o Brasil)

	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640	
	nº obs	%	nº obs	%	nº obs	%	nº obs	%
Nº Viagens	75	100	109	100	67	100	128	100
NºNavios Obs.	12	16	10	9,1	9	13,4	51	39,8
prop./carregador	11	15	3	3	3	4,4	32	25
mestre/carregador	0	0	1	0,9	1	1,4	0	0

[897] - Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry...*, p. 82.

O número de observações consideradas para um retrato da propriedade é muito variável para cada um dos períodos concebidos. Mas o facto de os anos de 1602 a 1623 estarem mal cobertos, quando a frequência das escrituras não sofreu uma redução substancial, em particular entre 1602 e 1614, revela quão limitadas foram as situações em que os carregadores interferiram no transporte. Deve ser sublinhado o alargamento do universo em análise a partir de 1624 (39,8 % das viagens). Apesar disso, a ponderação dos proprietários-carregadores, tendo atingido o máximo registado, não experimentou idêntica subida, ficando-se por 25% das viagens, pois a fonte inclui também simples registos de propriedade. Os mestres, senhorios por regra dos navios fretados, pouco terão participado no tráfico, a conclusão menos consistente a tirar do quadro XLV. Enquanto gestores do navio, gozariam de alguma liberdade para dispor dos espaços deficientemente lotados. Mas sobre negócios não clarificados em escritura pública, pouco se sabe. O estudo da propriedade terá de ficar circunscrito a um subconjunto dos contratos respeitantes a viagens para o Brasil, composto apenas pelos oitenta e dois que ofereceram indicações pertinentes.

2- A propriedade

A posse de um navio e sua armação incentivou a constituição de sociedades comerciais, cuja natureza jurídica traduz a sensibilidade dos operadores às conjunturas: económicas e político-militares. O estudo destes consórcios ajuda a traçar a singularidade da fase posterior a 1624.

As origens medievais das sociedades anónimas, por acções, de responsabilidade limitada foram desacreditadas por alguns juristas de formação. Tais associações mercantis teriam antes o seu primeiro esboço nas companhias privilegiadas pelos Estados, difundidas nos séculos XVII e XVIII.[898] No entanto, a propriedade parcelada dos navios tem sido um dos filões explorados por historiadores e por certos juristas na busca das raízes dessa grande inovação institucional. A modalidade dita mais arcaica pressupunha que todos os proprietários integrassem a tripulação e que o capital investido se consubstanciasse num espaço sob coberta, fisicamente

[898] - Rui Manuel Figueiredo Marcos, *As Companhias Pombalinas. Contributo para a História das Sociedades por Acções em Portugal,* Coimbra, 1997, p. 35-37, com abundante bibliografia citada.

demarcado, a *loca*[899]. As sociedades navais (*societas navales*), ou os consórcios de "armadores", em expansão no mundo genovês e marselhês, que deram vida a qualquer porto marítimo desde o século XIV, revelam já uma evolução no sentido das partes representarem uma fracção do capital investido, de transmissibilidade admitida[900]. Tal parcelamento dos capitais assemelha a propriedade do navio a outras organizações empresariais adaptadas a certos sectores da economia da Europa Moderna, fosse na moagem ou nas minas. As similitudes não têm impedido os investigadores de sublinharem as diferenças nas motivações subjacentes a cada modalidade. Nestes sectores, o montante do investimento convidaria a congregar múltiplas participações. No parcelamento do navio, contudo, entraria o risco como factor primordial, reduzindo o montante de cada aplicação. Um proprietário poder-se-ia destacar entre os demais não porque detivesse integralmente uma frota, mas porque reunia um leque extenso de fracções distribuídas por várias embarcações, estratégia sintomática da presença de formas de concentração social dos investimentos apesar da excessiva divisão da propriedade[901].

Fosse pelo risco, fosse por exigências financeiras, a propriedade tendia, embora com tergiversações conjunturais em Portugal, para uma maior fragmentação. Nos meios marítimos europeus, na Época Moderna, estaria já esquecido o tempo em que a cada parte correspondia um espaço, fisicamente assinalado, passível de uma certa quantidade de carga, aproveitado para servir os intuitos mercantis do respectivo senhorio. Se o mercador recorria a navios próprios, não o faria por estar agrilhoado a um espaço. José da Silva Lisboa caracterizaria a "sociedade do navio" como aquela em que cada participante tinha a sua parte "pro indiviso no casco e aparelhos de sorte que não he physicamente assignalável a qualquer delles hum lugar determinado que exclusivamente lhe pertença: e portanto qualquer parte que lucre o navio deve ser a proveito comum, proporcionalmente ao interesse do co-proprietário"[902]. Assim era, já no século XVI, em Portugal.

---

[899] - Rupert C. Jarvis, "Fractional Shareholding in British Merchant Ships with Special reference to the 64 th", *The Mariner's Mirror*, vol. 45, nº4, 1959, pp. 301-319, p. 305-306. F. Braudel, *Civilização Material, Economia e Capitalismo. O Jogo das Trocas*, Lisboa, 1992, p. 318; L. A. Boiteux, *La Fortune de Mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 45.

[900] - N. Coll Julià , "Aportación al estudio de los patrones y de la propriedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad Media", *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, Vol. I, Barcelona, 1965, pp.377-393, F. Braudel, *Ob. Cit.*, p. 318, L. A. Boiteux, *Ob. Cit.*, p.48-50, Jacques Bernard, *Navires et Gens de Mer à Bordeux (vers 1400-1550)*, vol. II, Paris, 1968, p. 560-563.

[901] - Ralph Davis, *Ob. Cit.*, p. 87.

[902] - José da Silva Lisboa, *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha*, Lisboa, 1806, Tratado VI, cap. VII, p. 16.

Ao ser perspectivada pelos comerciantes como uma aplicação de capital, além das restantes que a sua actividade mercantil suscitaria, a transacção de partes não era invulgar, sobretudo nas conjunturas mais favoráveis a essa mobilidade, trazendo alguma instabilidade às associações. Mas conferia ao mestre um papel decisivo, polarizador de relações, enquanto condómino permanente, de "gestor", apelido que merece numa escritura de 3 de Abril de 1628[903]. Factores convergentes na introdução de algumas ressalvas nos contratos que uniam os mestres aos seus sócios, chamados de "parceiros" ou "companheiros"[904], no sentido de salvaguardar, na prática, a responsabilidade limitada dos membros passivos da sociedade. Francisco Rodrigues Porto, mestre das carreiras do Brasil e Índias, detentor de 3/8 no patacho Sto António, ficou constrangido pelos sócios a "nunca poder obrigar as partes de seus parceiros sem ter expressa licença", limitando-se a sua margem de obtenção de crédito à hipoteca da sua parte[905]. Outros casos se detectam, extensivos a situações em que o mestre avançara com todos os capitais para a construção do navio. Roque Pires, vizinho de Massarelos, foi para a Bahia, ao comando do N. Sra da Boa Viagem. Encomendou nos estaleiros locais a embarcação e recebeu dos sócios moradores em Lisboa 736 035 réis respeitantes a ¾ do investimento, através de Manuel Fernandes Maneque, procurador dos de Lisboa. Passou Roque Pires quitação desse montante bem como dos adicionais 41 250 réis, por outros ¾ do "fornecimento" para a viagem. Os parceiros determinaram que "tomando elle roque pires algum dinheiro sobre o dito navio em qualquer viagem que faça nunqua podera tomallo mais que sobre o seu quarto que lhe pertence e não sobre os três quartos que pertencem aos ditos francisco mendes Chaves e fernão manuel e ha dita companhia"[906]. Os códigos comerciais acabariam por consagrar tais cautelas, advertindo "que esta responsabilidade quanto às dívidas do Mestre, contraídas a beneficio do navio só se deve entender daquellas que elle pode contrair por si só ou estando em viagem, mas não das que tem prohibição de fazello sem consentimento do proprietário"[907].

O parcelamento e a forte mobilidade da propriedade, nascendo, por vezes, dos mesmos intuitos, concorreram para multiplicar os laços entre o

---

[903] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.152, fl. 26 v°.
[904] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 183, fl. 52.
[905] - AHDL, *C.1*, C.31, L.151, fl. 32 v°.
[906] - AHDP, PO2, L.74, fl. 131 (Quadro XLVI navio 405). Para mais exemplos veja-se: 10 Novembro 1627, PO1°, 3ª série, L. 152, fl. 64 v°; 7 de Fevereiro de 1623, PO1°, 3ªsérie, L. 146, fl. n.n.
[907] - José da Silva Lisboa, *Ob. Cit.*, Tratado VI, cap. X, p. 33.

navio e os operadores. A iniciativa da construção, ou da compra, partia a mais das vezes daquele que assumiria o lugar de mestre, rentabilizando o capital pelos fretes cobrados, à semelhança do que sucedia noutros centros portuários europeus, há muito merecedores da atenção da comunidade científica, mas que em Portugal só recentes monografias vêm confirmar[908]. Desempenhando essa acção empreendedora, recorria a um número variável de indivíduos, em função dos seus contactos ou das conjunturas do sector, de modo a reaver parte dos capitais avançados. Abria, desta maneira, o negócio da armação a elementos recrutados noutros grupos socio-profissionais que assim se predispunham a arriscar no tráfego marítimo. A dimensão das sociedades relaciona-se com o interesse e capacidade do sócio gestor para procurar financiamento junto de um grupo tanto mais vasto de agentes quanto o estado da economia aconselhava a dispersar os capitais. A história do N.Sra do Rosário é tão elucidativa quanto habitual depois de 1624. O seu mestre, Pero Álvares do Sete, também piloto consagrado da carreira do Brasil, natural de Matosinhos, descartou-se de 1/8 em 2 de Janeiro de 1632, vendendo-o a Cristóvão Rodrigues, "ora morador em Lisboa", por intermédio do seu correspondente no Porto, João Garcia Álvares. Passou o mestre quitação dos 192 578 réis recebidos. Obrigou-se, a partir daí, a aplicar em açúcar branco os "avanços do dito oitavo", tomados dos fretes e avarias devidos ao proprietário nas viagens de ida para o Brasil. Vinte e dois dias depois, em 24 de Janeiro, Álvares do Sete descobre novos interessados, desta feita para 1/10 do navio. Foram três os mercadores que lhe pegaram, retalhando esta fracção em cinco, distribuída do seguinte modo: João Henriques, do Porto, ficou com 1/50 e, em nome de Nicolau Juzarte, de Sevilha, e de Duarte Hill, de Lisboa, garantiu os restantes 4/50, desembolsando 154 062 réis. Poucos dias mais tarde, a 29 de Janeiro, o mestre enredaria Gaspar Dias Ribeiro, de Lisboa, pela venda de 1/8, pelos mesmos 192 578 que cobrara a Cristóvão Rodrigues. O cenário das transacções continuaria a ser o Porto, tendo Gaspar Dias Ribeiro aqui, como seu correspondente, o flamengo Pero Van Justren[909].

Alargavam-se as bases geográficas e sociais das redes tecidas em volta de cada navio. Estas aplicações revelar-se-iam fundamentais para garantir o

---

[908] - Jacques Bernard, *Ob. Cit.*, Vol. II, p.555 e 560; Amélia Polónia, *Vila do Conde. Um Porto Nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista*. Dissertação de Doutoramento em História, Faculdade de Letras do Porto, Porto, policopiado, 1999, p. 343.

[909] - AHDP, PO4, L.20, fl. 133; fl.169; fl.176.

transporte quando as esquadras da WIC apertaram o cerco à navegação portuguesa. Em três anos, entre 1631 e 1633, os holandeses afundaram ou incendiaram nada menos que 103 navios de gávea e barcas junto à costa brasileira[910]. Por essa altura, o contratador do pau brasil, Luís Vaz de Resende, pedia autorização para explorar os efectivos navais das ilhas dos Açores para levar farinha, mercadoria essencial aos resistentes luso-brasileiros de Pernambuco. Justificou-o recordando ao Conselho da Fazenda a falta de unidades disponíveis no reino[911]. Constatada a escassez relativa de serviços de transporte, a compra de uma fracção num navio convinha aos comerciantes dispostos a continuar activos na importação de açúcar, que assim cativavam um espaço para carga. Mas também sem dificuldade se poderiam desvincular, transferindo as partes possuídas, pois haveria alguém igualmente empenhado no tráfico seguindo a mesma estratégia. O mercado de serviços entrara em crise, pelo regular desajustamento da oferta, ao mesmo tempo que a propriedade dos navios atingia níveis inéditos de mobilidade. Henrique Sinel, do Porto, adquiriu 1/6 na nau Santiago, por 233 333 réis, comandada por um mestre de Viana. Vendeu essa fracção, pelo mesmo valor, assim que o navio regressou do Brasil[912].

"Partes" transaccionáveis, às quais faltaria, porventura, o princípio de um dividendo, contrariamente às aplicações na "armação" na Carreira da Índia. Operações controladas por mestres, a quem caberia gerir o capital fornecido por sócios participantes que acautelavam a responsabilidade limitada. Nas "sociedades de navios e embarcações", como as rotula Silva Lisboa, "não repugna que hum dos socios entre só com a sua industria para a construção do mesmo navio e bem assim para a sua expedição e direcção das viagens, porque pode, nas circunstancias, tal industria valer mais que o capital do outro socio"[913]. Comportaria a posse de um navio resquícios da "sociedade em comenda"[914]. Mas não deixava de apresentar, na prática, as componentes das "sociedades anónimas", tal como as definia Silva Lisboa, uma vez que "todos os socios trabalham apparentemente em separado (...) contudo dão-se contas de suas operações a hum tempo ajustado. Chamão-se tambem a taes sociedades (anónimas) momentaneas porque de ordinario são

---

[910] - Max Justo Guedes, "As Guerras Holandesas no Mar", em *História Naval Brasileira*, vol. II, Tomo Ia, Rio de Janeiro, 1990, p.160.
[911] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 173, fl. 93v°. Consulta de 13 de Abril de 1633.
[912] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p.45.
[913] - José da Silva Lisboa, *Ob. Cit.*, Tratado VI, cap. VII, p. 17.
[914] - *Ibidem*, p. 15

de curta duração e muitas vezes não tem outra mais que a da operação ou especulação que as motivou. Taes sociedades são sempre suspeitas de se dirigirem aos contrabandos"[915]. Das "companhias", importa reter as características das sociedades navais. No processo de divisão em partes, o mestre procurava capitais para a armação, o que empresta à associação os traços regulares da comenda, sendo os "parceiros" os comendatados, com expectativas de lucros repartidos "pro rata". Aliás, a comenda mercantil, generalizada no mundo mediterrâneo medieval, tem merecido entre estudiosos do direito comercial várias hipóteses interpretativas quanto à natureza do instituto, porque, com efeito, é em si um contrato compósito. Olhando o lugar do comendatário, que poderia apenas colocar o trabalho, há quem o vincule ao mandato ou comissão. Porém, se o essencial a destacar for o tipo de obrigações entre as partes, valorizam-se as relações sociais estabelecidas, aproximando o contrato da sociedade que rapidamente evoluiria para uma comandita por acções. Uma terceira linha reconhece no instituto a essência de um contrato de crédito, do crédito a risco[916].

A propriedade de navios encontrava na comenda uma solução jurídica, estabelecendo-se associações entre indivíduos solidários, unidos por laços de confiança mútua. Mas, ao lado, constituíam-se parcerias que também familiarizavam os operadores com os princípios posteriormente característicos das sociedades em comandita, por quotas. A transmissibilidade das partes, ou a sua generalizada admissão, despiam a parceria do seu carácter solidário, dando-lhe, simultaneamente, uma personalidade jurídica própria. Embora as partes prevalecessem nominativas, pois teria de ser do conhecimento dos restantes "companheiros" cada transferência, as cláusulas referentes às limitações de endividamento do sócio gestor denunciam a preocupação dos investidores com a responsabilidade limitada[917]. Sincretismos que os períodos de maior risco ajudariam a acentuar, ao estimularem o móbil imediato de cada investimento. Fases conturbadas colocavam a "sociedade de navios e embarcações" nas proximidade das sociedades em comandita, preparando o aparecimento das socdedades anónimas: porque impeliam o alargamento do universo dos participantes em cada sociedade; porque aceleravam a

[915] - *Ibidem*, p. 15

[916] - José Martinez Gijon, "La Comenda en el Derecho Español. La Comenda Mercantil", *Anuario de Historia del Derecho Español*, Tomo XXXVI, 1966, pp.379-456, pp. 401-402.

[917] - Szramkiewicz Romuald, *Histoire du Droit des Affaires*, Paris, 1989, pp.66-69; Jean Imbert, "Evolution du Régime Juridique de l'Entreprise", em Simonetta Cavaiocchi (ed.), *L'Impresa. Industria. Commercio. Banca. Secc. XIII-XVIII. Atti delle Ventiduesima Settimana di Studi.30 Aprile-4 Maggio 1990*, Florença, 1991, pp. 61-76.

mobilidade das aplicações. Em contextos de maior risco, a probabilidade destas empresas serem mal sucedidas sublinhava o seu carácter especulativo. Alguns juristas só reconhecem nas companhias privilegiadas do século XVII e XVIII os antecedentes das sociedades anónimas, tardiamente tratadas nos códigos napoleónicos. Mas admitem também que não foi menor o préstimo destas experiências mais arcaicas, pelo desafio que foram colocando a um legado jurídico, "desprevenido, gerando princípios propulsivos do direito"[918]. A propriedade dos navios de açúcar ilustra esse processo que moldaria ancestrais práticas de associação mercantil a diferentes ordens de incerteza, prometendo, pela gradual "despessoalização" das relações, a aceitação de sociedades anónimas, de responsabilidade limitada.

O quadro XLVI reúne navios que justificaram a constituição de sociedades. Antes de uma análise sincopada em períodos, importa esclarecer alguns tópicos. O conhecimento da propriedade resulta de diferentes tipos de contratos. As cartas de fretamento foram observadas quando os proprietários utilizaram os seus navios, aparecendo como "carregador" no campo "Função no Contrato". Se, por outra razão não esclarecida, estiveram apenas presentes no acto da escritura, constam do mesmo campo como "senhorio", não o sendo nem mais nem menos de direito que os outros parceiros com a função de "piloto" ou "mestre". A contratação destes oficiais e o simples registo de propriedade, compõem mais dois tipos de escrituras úteis, identificando os parceiros visíveis no quadro XLVI como "senhorio", não se sabendo se vieram a colocar mercadorias na embarcação. Convém ainda esclarecer a redução da amostra a oitenta e dois casos. Alguns dos documentos atrás citados projectaram luz sobre estas questões, mas só foram atendidos aqueles que faziam referência a uma viagem ao Brasil. Certas unidades realizaram mais do que uma viagem e sempre os seus proprietários surgiram como "carregadores"[919], mas aqui é secundária a reincidência, pelo que só são recenseadas uma vez. Sendo exemplos anteriores a 1624, deve ser recordada a estabilidade da associação.

---

[918] - Rui Manuel Figueiredo Marcos, *Ob. Cit.*, p.37-38.
[919] - Quadro XLVI, navios com código 38, 46, 24 e 380.

Quadro XLVI-1

Navios e proprietários: Sociedades navais

DATA	Proprietários	Residência	Quota	Nº de Sócios	Função no Contrato	Tipo e cod. navio	Observação
10-03-1580	André Lopes	Lisboa	1/3	3	Carregador	Navio (24)	
	João Duarte	Lisboa	1/3		Carregador		
	Pantaleão Cação	Lisboa	1/3		Mestre		
10-03-1580	António Gomes	Lisboa	1/2	2	Carregador	Navio (25)	
	Álvaro Eanes	Lisboa	1/2		Mestre		
29-03-1586	João de Valença	Porto	6/16	3	Senhorio	Nau (30)	
	Pantaleão Correia	Lisboa	8/16		Mestre		
	Gaspar Fernandes	Lisboa	2/16		Piloto		
03-11-1588	Diogo Fernandes do México	Lisboa	1/2	2	Carregador	Nau (35)	
	Manuel de Medeiros	Lisboa	1/2		Carregador		
15-10-1588	Afonso Vaz d'Évora	Lisboa	1/6	3	Carregador	Navio (38)	3 viagens
08-02-1592	Diogo Francês	Lisboa	1/6		Carregador		
15-10-1593	António Fernandes	Lisboa	2/3		Carregador		
20-10-1590	Afonso Vaz d'Évora	Lisboa	5/6	2	Carregador	Navio (39)	
	Gaspar Martins	Lisboa	1/6		Mestre		
09-01-1591	Afonso Vaz d'Évora	Lisboa	1/4	3	Carregador	Navio (44)	
	Diogo Francês	Lisboa	1/4		Carregador		
	Gregório Dias Cordeiro	Lisboa	1/2		Mestre		
03-12-1591	Afonso Vaz d'Évora	Lisboa	1/6	4	Carregador	Navio (46)	2 viagens
28-11-1592	Diogo Francês	Lisboa	1/6		Carregador		
	Francisco Gonçalves	Porto	1/3		Mestre		
	Manuel Fernandes	Lisboa	1/3		Piloto		
20-02-1592	Afonso Vaz d'Évora	Lisboa	1/2	2	Carregador	Nau (49)	
	Diogo Francês	Lisboa	1/2		Carregador		
31-12-1592	Diogo Esteves	Sines	1/2	2	Mestre	Navio (50)	
	João Lopes	Sines	1/2		Mestre		
10-10-1596	Bartolomeu Ribeiro	Lisboa	1/2	2	Mestre	Caravela (58)	
	Jerónimo Luís	Lisboa	1/2		Senhorio		
17-10-1596	Pedro Álvares	Leça	1/4	?	Mestre	Caravela (62)	
	Domingos Jorge	Leça	1/4		Senhorio		
24-03-1603	João de Santa Clara	Lisboa	todo	1	Carregador	Navio (100)	
29-05-1606	Manuel André	Lisboa	?	?	Mestre	Navio (113)	
	Pero Rodrigues	Lisboa	?		Piloto		
05-03-1609	Francisco Fernandes Pintado	Lisboa	todo	1	Senhorio	Caravela (118)	
27-03-1609	Domingos Rodrigues	Lisboa	todo	1	Mestre	Caravela (119)	
16-06-1609	Manuel Soares	Foz	1/2	2	Mestre	Caravela (282)	
	Belchior Afonso	Foz	1/2		Senhorio		
29-07-1609	Francisco Brás	Lisboa	todo	1	Mestre	Caravela (120)	
05-04-1610	Manuel Pinheiro Ribeiro	Porto	?	?	Carregador	Caravela (286)	
	Gonçalo Rodrigues	Porto	?		Carregador		
	Gaspar Gonçalves	Porto	?		Carregador		
	António Rodrigues	Porto	?		Carregador		
09-06-1610	António Vicente	Peniche	todo	1	Mestre	Caravela (121)	
22-09-1612	Bartolomeu da Costa	Porto	1/4	?	Carregador	Navio (300)	

Quadro XLVI-2

Navios e proprietários: Sociedades navais

DATA	Proprietários	Residência	Quota	Nº de Sócios	Função no Contrato	Tipo e cod. Navio	Observação
31-07-1613	Álvaro Pereira	Porto	1/2	2	Mestre/carr	Nau	
	Manuel Gomes	Porto	1/2		Mestre/carr	(305)	
23-06-1615	Domingos Lopes Vitória	Porto	1/2	?	Carregador	Navio	
	Fernão Gonçalves	Porto	1/8		Carregador	(324)	
01-01-1616	Mateus Barbosa	Vila do Conde	1/4		Piloto	Navio	
	Paulo Martel	Porto	1/12	3	Mestre	(330)	
	Diogo Pereira	Porto	8/12		Carregador		
10-05-1618	Henrique Sinel	Porto	3/4		Senhorio	Navio	
	Domingos Gil da Fonseca	Porto	1/4	2	capitão	(412)	
16-09-1620	Francisco Viana	Peniche	1/2		Mestre	Nau	
	Luís Vaz	Peniche	1/2	2	Piloto	(357)	
06-08-1620	Pantaleão Duarte	Porto	1/3		Senhorio		
	Manuel Fernandes					Nau	
	Maneque	Porto	1/3	3	Senhorio	(356)	
	Pero Álvares Vieira	Porto	1/3		Mestre		
12-07-1621	Lázaro Lopes	Mondego	todo	1	Mestre	Navio (150)	
19-07-1621	Henrique Sinel	Porto	1/2	2	Carregador	Nau	
	Pero Vareiro	Porto	1/2		Mestre/carr	(363)	
15-09-1622	Manuel Gonçalves	Lisboa	?		Mestre da carr.		
	António Luís	Lisboa	1/3	?	Senhorio	Patacho	mercador
	António Rodrigues Feio	Lisboa	1/4		Senhorio	(153)	
	Simão Vaz	Lisboa	?		Senhorio		
07-02-1623	Gaspar Gonçalves	Porto	1/8		Piloto		
	Lourenço Pereira	Porto	1/2		Mestre		
	Pantaleão Duarte	Porto	1/8	5	Senhorio	Nau	
	Rodrigo António Bravo	Porto	1/8		Senhorio	(413)	
	Pero Barão	Porto	1/8		Senhorio		
05-07-1624	Manuel Fernandes Povoas	Miragaia	?	2	Mestre	Nau	
	Diogo Rodrigues de Morais	Porto	1/8		Senhorio	(8)	
20-06-1624	Tomé António	Porto	7/8		Mestre/carr	Nau	2 viagens
12-10-1628	António Coelho	Porto	1/8	2	Contra-mestre	(380)	
03-09-1625	Bernardo Franco Madeira	Porto	todo	1	Mestre da carr.	Navio	
23-07-1626	Gaspar de Sousa	Porto	1/16	?	Carregador	(165)	
	João Pereira	Porto	1/16		Carregador		
05-12-1626	Manuel Pires	Leça	parte		Mestre	Urca	
	Gaspar Pacheco	Lisboa	1/4	?	Carregador	(171)	
17-10-1626	Francisco Rodrigues Porto	Lisboa	3/8		Mestre da carr.		
	Domingos Álvares Brandão	Lisboa	3/8	4	Senhorio	Patacho	
	Nuno Monteiro	Lisboa	1/8		Senhorio	(175)	
	Simão da Costa Freire	Lisboa	1/8		Senhorio		
23-07-1627	Francisco de Oliveira	Lisboa	todo	1	Senhorio	Nau (182)	
05-03-1627	Manuel Brás	Mondego	parte		Mestre	Caravela	
	Manuel da Costa Brandão	Lisboa	1/8	?	Senhorio	(184)	
06-01-1627	Pero Anes Galo	Porto	?	?	Mestre	Nau	
	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	1/8		Carregador	(10)	
18-08-1627	Paulo da Silva	Porto	1/4		Mestre	Nau	
	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	1/4	2	Carregador	(388)	

Quadro XLVI-3

Navios e proprietários: Sociedades navais

DATA	Proprietários	Residência	Quota	Nº de Sócios	Função no Contrato	Tipo e cod. Navio	Observação
02-11-1627	José Carneiro de Freitas	Porto	1/2	?	Piloto	Nau (389)	
02-11-1627	Gaspar de Sousa	Porto	1/8	?	Carregador	Nau (390)	
10-11-1627	Francisco Nunes	Porto	1/8		Carregador		
	Manuel Vaz	Porto	1/8		Carregador	Navio	
	Marcos Vieira	Porto	1/8		Carregador	(391)	
	Gonçalo Fernandes	Porto	1/8	8	Carregador		
	Jerónimo Pereira Porto	Porto	1/8		Carregador		
	Gaspar de Sousa	Porto	1/8		Carregador		
	João Afonso	Porto	1/8		Piloto		
	João Dias	Porto	1/8		Mestre		
12-02-1628	Belchior Mota	Lisboa	todo	1	Mestre	Nau (183)	
18-04-1628	Manuel de Miranda	Lisboa	1/3	?	Carregador	Navio (187)	
19-05-1628	Henrique Vaz	Porto	1/4	?	Carregador	Nau (399)	
26-05-1628	Fernão Soares Ribeiro	Lisboa	1/3	?	Carregador	Nau (402)	
10-10-1628	Pero Marques	Lisboa	parte		Carregador		
	Diogo Cardoso	Lisboa	parte		Carregador	Nau (185)	
(socio-mat)	Luís Ferreira Porto	Lisboa	1/4	5	Carregador		
	Pantaleão Ribeiro	Lisboa	parte		mestre-piloto		
	Gaspar Pacheco	Lisboa	parte		Carregador		
05-04-1628	António Duarte	Peniche	1/2	2	mestre-piloto	Caravela	
	Bartolomeu Viana	Peniche	1/2		Carregador	(186)	
03-07-1628	António Vaz	Peniche	1/2	2	Mestre da carr	Caravela	
	Diogo Dias	Peniche	1/2		Piloto	(192)	
19-07-1628	Luís Vaz de Resende	Lisboa	todo	1	Carregador	Caravela (198)	
24-03-1628	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	1/8		Carregador		
	António Velho Barreto	Viana	4/16		Carregador		
(socio-mat)	Pero Van Justren	Porto	1/8	5	Carregador	Nau flamenga	
	Estêvão de Brito Freire	Lisboa	1/8		Carregador	(392)	
	Matias Lopes	Guimarães	3/8		Capitão		
03-04-1628	Lourenço Jorge	Porto	1/6		Mestre		
	Francisco Gonçalves	Porto	1/6	3	captão	Nau	
	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	2/3		Carregador	(394)	
03-04-1628	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	5/6	2	Senhorio	Nau	
	Cosme Luís	Porto	1/6		Gestor da nau	(395)	
04-04-1628	Sebastião Pacheco	Porto	1/8		Carregador		
	Manuel Fernandes Lopo	Porto	1/8		Mestre	Navio	
	Diogo Cardoso	Lisboa	1/8		Carregador	(396)	
(socio-mat)	Francisco Gomes Teles	Lisboa	1/8	7	Carregador		
	Manuel de França Gomes	Lisboa	2/8		Carregador		
	Jorge Henriques	Madeira	1/8		Carregador		
	Gaspar Dias Ribeiro	Lisboa	1/8		Carregador		
05-04-1628	Estêvão de Brito Freire	Lisboa	1/16		Carregador		
24-04-1628	Diogo Cardoso	Lisboa	1/8		Carregador	Caravela	contratos
	Jorge Henriques	Madeira	1/8		Carregador	(397)	de venda de
	António Rodrigues Chaves	Porto	parte	6	Carregador		partes
	Francisco Mendes	Porto	1/8		Carregador		
(socio-mat)	Pero Gonçalves Regamba	Porto	parte		Mestre		

Quadro XLVI-4

Navios e proprietários: Sociedades navais

DATA	Proprietários	Residência	Quota	Nº de Sócios	Função no Contrato	Tipo e cod. Navio	Observação
09-06-1628	Pero Van Justren	Porto	1/8		Carregador		
	António Lopes Cortes	Porto	1/3		Carregador	Nau	
(socio-mat)	Manuel Duarte	Porto	parte	4	Mestre/carr	(403)	
	Henrique Sinel	Porto	1/6		Carregador		
28-06-1628	Francisco Mendes Chaves	Lisboa	3/16		Carregador		
	Fernão Manuel	Lisboa	3/16		Carregador	Navio	
	Ambrósio de Ataíde	Bahia	3/16	5	Carregador	(405)	
	Henrique d'Orta	Bahia	3/16		Carregador		
	Roque Pires	Porto	1/4		Mestre		
03-07-1628	Inácio Pacheco	Porto	1/16		Carregador		
	Manuel Carvalho Lopes	Porto	parte		Mestre	Caravela	
(socio-mat)	João Ribeiro da Silva	Porto	1/8	?	Carregador	(408)	
	Miguel Dias Santiago	Porto	1/8		Carregador		
18-07-1628	António Vaz de Gusmão	Porto	1/8	?	Carregador		
(socio-mat)	Amador André Gramaxo	Porto	parte		Mestre	Nau	
	Fernão Soares Ribeiro	Lisboa	1/8		Carregador	(411)	
27-06-1628	Gaspar Pacheco	Lisboa	1/4		Senhorio		
	Diogo Cardoso	Lisboa	1/4		Senhorio		
(socio-mat)	Jerónimo Monteiro	Porto	1/4	5	Piloto	Nau	
	Miguel Dias Santiago	Porto	1/8		Senhorio	(414)	
	Pantaleão Gomes	Porto	1/8		Mestre		
13-10-1628	Henrique Sinel	Porto	1/4		Senhorio		
(socio-mat)	Pero Van Justren	Porto	1/4	?	Senhorio	Nau	
						(418)	
09-04-1630	Luís Ferreira Porto	Lisboa	1/4		Senhorio		
	Pero Marques	Lisboa	1/4		Senhorio	Nau	
(socio-mat)	Pantaleão Ribeiro	Lisboa	1/4	4	Mestre	(421)	
	Gaspar Pacheco	Lisboa	1/4		Senhorio		
03-10-1631	Gaspar Pacheco	Lisboa	1/4	?	Carregador	Nau	
(socio-mat)	Amador André Gramaxo	Porto	parte		Mestre	(423)	
13-12-1631	Rodrigo António Bravo	Porto	1/8		Carregador		
(socio-mat)	Baltazar Rodrigues de Matos	Lisboa	1/10	?	Carregador	Nau	
	António Tomé	Porto	parte		Mestre	(425)	
30-04-1632	Álvaro de Azevedo	Lisboa	1/10	?	Carregador	Nau	
	Manuel Alves do Souto	Porto	parte		Mestre	(426)	
24-04-1633	Afonso Cardoso de Baeça	Porto	1/8		Senhorio		
	Manuel Fernandes Lopo	Porto	1/4		Mestre	Navio	
	Jorge Henriques	Madeira	1/8		Senhorio	(432)	
(socio-mat)	Manuel da Fonseca Gomes	?	1/8	7	Senhorio		
	Sebastião Pacheco	Porto	1/8		Senhorio		
	André Lopes Isidro	Porto	1/8		Senhorio		
	Gaspar Dias Ribeiro	Lisboa	1/8		Senhorio		
12-08-1633	António Afonso Landim	Porto	1/8		Piloto	Nau	
	Adão Rodrigues de Morais	Porto	1/2	?	Senhorio	(435)	
	Pero Fernandes	Porto	1/8		Mestre		
15-10-1633	Manuel Fernandes de Morais	Porto	1/8	?	Senhorio	Caravela (436)	

Quadro XLVI-5

Navios e proprietários: Sociedades navais

DATA	Proprietários	Residência	Quota	Nº de Sócios	Função no Contrato	Tipo e cod. Navio	Observação
26-02-1634	António de Aviz	Lisboa	1/8	6	Carregador	Nau (442)	
	Manuel Nunes de Almeida	Lisboa	1/8		Carregador		
	Pero Lopes Molhado	Lisboa	1/8		Carregador		
	Álvaro de Azevedo	Lisboa	1/4		Carregador		
	Domingos Tomé	Porto	1/4		Mestre		
	Francisco Álvares Coelho	Lisboa	1/8		Carregador		
03-03-1634	Pascoal Coelho	Lisboa	1/8	6	Senhorio	Caravela (443)	Contratos d venda de partes
	António Tomé	Porto	1/4		Mestre		
	Manuel Álvares de Castro	Lisboa	1/32		Senhorio		
(socio-mat)	Miguel Dias da Silva	Lisboa	1/32		Senhorio		
	Rodrigo Serrão de Oliveira	Lisboa	4/16		Senhorio		
	Álvaro da Silveira	Lisboa	1/16		Senhorio		
21-03-1634	Nicolau Carvalho	Porto	1/8	?	Carregador	Nau (444)	
31-05-1635	André Lopes Isidro	Porto	2/3	2	Carregador	Navio redondo (447)	
	António Lopes de Sousa	Vila do Conde	1/3		Senhorio		
17-10-1636	Rodrigo António Bravo	Porto	1/8	?	Senhorio	Navio (450)	
(socio-mat)	Diogo Rodrigues de Lisboa	Lisboa	1/8		Senhorio		
05-06-1637	António Gonçalves Beleza	Porto	3/8	7	Mestre	Caravela (451)	
	Duarte da Silva	Lisboa	1/4		Senhorio		
	Manuel Fernandes de Morais	Porto	1/8		Senhorio		
	Rui Sousa da Veiga	Lisboa	1/8		Senhorio		
(socio-mat)	Pero Van Justren	Porto	1/16		Senhorio		
	João Piper	Porto	1/32		Senhorio		
	Arnau Piper	Porto	1/32		Senhorio		
01-08-1637	Bastião Gomes de Brito	Peniche	1/4	4	Senhorio	Navio (452)	
	Bento de Freitas	Brasil	2/16		Senhorio		
	João Pires de Castro	Porto	1/2		Mestre		
	Manuel de Andrade	Lisboa	2/16		Senhorio		
16-04-1638	Domingos Pereira	Porto	1/8	6	Senhorio	Navio (454)	
	Francisco Cardoso de Baeça	Porto	1/4		Carregador		
	Francisco Rodrigues de Melo	Porto	1/4		Senhorio		
	Manuel Fernandes	Porto	1/8		Mestre		
	Francisco Fernandes do Couto	Porto	1/8		Senhorio		
	Francisco Fernandes	Porto	1/8		Senhorio		
19-04-1638	António Lopes Sousa	Porto	1/3	2	Senhorio	Navio (455)	
	André Lopes Isidro	Porto	2/3		Carregador		
30-01-1639	Sebastião Lopes Sequeira	Viana	?	?	Mestre	Nau (210)	
	António Velho Barreto	Viana	?		Carregador		
21-06-1639	Francisco Fernandes Pintado	?	1/8	?	Mestre	Nau (212)	
29-03-1639	Domingos Gomes do Couto	Porto	1/3	?	Carregador	Caravela (459)	
	António Martins Freire	Porto	parte		Mestre		

O segundo campo do quadro XLVI, "proprietários", nem sempre permite uma reconstituição integral dos membros de cada sociedade, definindo-se os casos lacunares, daqui em diante, por "parceria indeterminada". Não foram desperdiçados, na medida em que alguma coisa dizem sobre a natureza das fracções ou sobre a identidade dos operadores. O conhecimento do grupo torna-se mais consistente no período que apelou a um maior cuidado no registo da propriedade. Por isso, a informação coligida tem origem heterogénea . Entre 1580 e 1601, é fruto da coincidência entre carregadores e senhorios; mas já a proliferação de dados para os anos posteriores a 1624 provém de mudanças na organização do transporte, preponderando os contratos chamados de "obrigação de dar praça" que indicam o nome dos detentores de partes no navio, ao cativarem lugar para carga. Sinal mais expressivo da instabilidade encontra-se nos registos executados por iniciativa dos mestres que, estando prestes a partir, se dirigiram a um tabelião, pois, como se esclarece em dois casos, "o dito navio não era seu todo queria declarar o que cada hum tinha nele para *poder cada hum fazer seu seguro*"[920], ou "asi mais para que querendo algum dos *seus companheiros fazer seguro sobre sua parte*" ali ficasse a prova[921]. Não sendo o litígio que levava o sócio gestor da companhia a pedir uma escritura pública, foi, contudo, a vivência de situações excepcionais que estimulou a procura da chancela notarial[922]. De novo se reconhece na estrutura da actividade notarial um indicador de conjunturas. A cópia de registos certifica mais a incerteza do que a prosperidade do negócio marítimo.

O quadro XLVI, com todas as limitações inerentes, traça algumas características da propriedade e dimensão das sociedades dos navios na rota do Brasil (quadros XLVII-a; XLVII-b e XLVIII). Em qualquer dos períodos impera a base binária no fraccionamento (quadro XLVII-a, p.395). A observação adquire sentido, mas não uma explicação cabal, quando se sabe

---

[920] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.161, fl. 163v°, registo de 24 de Abril de 1633.
[921] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.159, fl. 129, registo de 22 de Novembro de 1631.
[922] - Jean Meyer reparou na relativa falta de notícias nos notariais de Nantes sobre as companhias e outras formas de associação mercantil. Quando surgiram, detecta-se a distância temporal entre o início da sociedade e a data da sua escritura pública, o que leva o Autor a certificar serem problemas judiciais entre os parceiros a causa principal deste tipo de registos, pois "le commerce nantais évitait, dans la plupart des cas les recours aux procédures notariales (...) l'enregistrement est déjà signe de méfiance et apparait comme une mésure conservatoire", *L'Armement Nantais dans la Deuxième Moitié du XVIII ème Siècle*...p. 98.

que o terço e seus submúltiplos tinham tradição nas empresas de corso[923]. Falta esclarecer porquê[924]. A aceitação de convenções mergulha no campo complexo da confluência de legados civilizacionais. Fica, por isso, simplesmente, a constatação. A pequena afeição dos armadores[925] pela actividade de corso capta-se aqui e ali, desde a proposta gorada de se criar uma companhia entre agentes algarvios[926], até ao convite de D. João IV a um francês para que a exercesse. O "Estado não abria mão das presas"[927], é verdade, mas a falta de artilheiros retiraria a necessária temeridade aos homens de mar. Raros foram os casos de subdivisões mistas para retalhar metade do navio em submúltiplos de 1/2 ou 1/3 e a outra metade em 1/5 ou 1/10. A regra da base binária bem distinguiria a marinha portuguesa da inglesa, por exemplo, onde as fracções 1/2, 1/4, 1/8, 1/16 ou 1/32 apenas cobriram 12% de uma amostra de 6000 registos de propriedade. O sistema métrico imposto no século XIX, estabelecendo o 64 como máximo divisor, de raiz binária, se contrariou o costume dos meios marítimos ingleses[928], em pouco colidiu com o mais vulgar em Portugal.

A razão entre navios considerados e o total de fracções, por um lado, e a ponderação do 1/2 ou 1/3 no conjunto das fracções, por outro, apontam grosseiramente, no afastamento dos valores em relação à unidade, o grau de divisão (quadro XLVII-b). Os anos de 1602 a1614 aparecem isolados, com um resultado muito próximo de 1, pela presença expressiva de navios não fraccionados. Essa a particularidade subjacente à menor ponderação do 1/2 e 1/3, comparativamente a 1580-1601. A fase posterior a 1624 surge, assim, como a antítese das duas primeiras décadas de Seiscentos. A um número limitado de embarcações exploradas por um senhorio junta-se a profusão de partes muito inferiores a um meio ou um terço, acentuando a tendência anunciada no período anterior.

---

923 - Rupert Jarvis, "Art. Cit.", p.308.

924 - Silva Lisboa diria que nas armações de pesca e corso fazia-se a repartição dos lucros em terços, pertencendo 2/3 das presas à equipagem do navio. *Princípios de Direito Mercantil*, p.95.

925 - Utilizar-se-á o conceito na acepção actual.

926 - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico...*, p.85.

927 - *Ibidem*, p. 85.

928 - Rupert Jarvis, "Art. Cit", p.311.

QUADRO XLVII - A

Estrutura da Propriedade

	1580 - 1601				1602 - 1614				1615 - 1623				1624 - 1640			
N° Prop.	23				9				16				102			
Total Navios	12				7				7				40			
Não Frac.	0				5				1				3			
Fraccionados	base			Total	base			Tot	base			Total	base			Total
	1/2	1/3	1/5		1/2	1/3	1/5		1/2	1/3	1/5		1/2	1/3	1/5	
1° observações	8	4	0	12	2	0	0	2	4,5	1,5	0	6	29	6,5	1,5	37
1° fracções	18	12	0	30	4	0	0	4	12	5	0	17	104	13	2	119
½	11	-	-	11	4	-	-	4	4	-	-	4	6	-	-	6
¼	4	-	-	4	0	-	-	0	3	-	-	3	24	-	-	24
/8	0	-	-	0	0	-	-	0	5	-	-	5	60	-	-	60
1/16	3	-	-	3	0	-	-	0	0	-	-	0	10	-	-	10
/32	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	4	-	-	4
/3	-	6	-	6	-	0	-	0	-	3	-	3	-	7	-	7
1/6	-	6	-	6	-	0	-	0	-	0	-	0	-	6	-	6
/12	-	0	-	0	-	0	-	0	-	2	-	2	-	0	-	0
/5	-	-	-	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
1/10	-	-	-	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	2	2

QUADRO XLVII - b

Grau de divisão da propriedade

	Total Navios/ Total de Fracções	½ ou den. em 3
1580-1601	0,4	57%
1602-1614	0,9	45%
1615-1623	0,3	37%
1624-1640	0,3	11%

Nos quadros XLVII (a e b) e XLVIII (p.398), surpreendem-se os efeitos da guerra no Brasil, quando se tornou norma uma estrutura de propriedade bastante mais fragmentada. Por razões inversas, merecem atenção as décadas iniciais da centúria de Seiscentos, pela sua afinidade com outra conjuntura feliz da economia portuária em Portugal. Com efeito, das parcas vias documentais para reconstituir a frota mercante durante a primeira metade do século XVI, é de admitir a presença maioritária de unidades possuídas e exploradas sem o recurso a parcerias. Entre as vítimas de corsários franceses, colhem-se para a Pederneira quinze exemplos de senhorios lesados, dos quais

apenas dois repartiriam o navio com outros indivíduos não identificados. Em Buarcos, pela mesma altura, o problema apresenta-se pouco diferente[929].

Entre 1624 e 1640, a guerra, a rápida reposição das baixas sofridas, num contexto de alta de fretes, acicataram os mestres a encomendar embarcações nos estaleiros do reino ou a comprar naus "flamengas" de visita aos portos. A reposição da frota a ritmos inusitados tornava o sector sedento de capitais e o recurso a vários investidores seria importante para reduzir o risco. Repartia-se a propriedade e emergiam, sem precedentes, as fracções com denominador em oito (quadro XLVII -a). Porém, a concretização deste intuito dependeria dos agentes mercantis e do seu grau de receptividade ao investimento no transporte. Para estes, o incentivo não estaria tanto nos lucros esperados do fretamento, mas antes nos constrangimentos impostos pelos custos em alta do aluguer de espaços.

Contratos de fretamento inovadores, "de obrigação de dar praça", vincularam mestres e mercadores pela obrigatoriedade de carregar um certo número de caixas de açúcar nas partes adquiridas, sempre que o senhorio o desejasse. Desta forma acautelavam os importadores um espaço para transportar mercadoria. A oferta era de tal forma irregular que o negócio chegaria a ser planeado apenas para garantir lugar nas viagens de regresso ao reino, ignorando-se o aproveitamento da fracção no troço de ida. Estratégias com repercussões negativas nas taxas de utilização, ao trazerem uma frequente marginalização das escalas. Navios de dimensão razoável - algumas naus carregariam 50 caixas em cada oitavo (cerca de 130 toneladas de porte útil) - navegaram metade do trajecto subutilizadas. As partes eram adquiridas para trazer açúcar e a sua relação directa com o aproveitamento de um lugar sob coberta, a "praça", lembra práticas remotas, quando no Mediterrâneo medieval a cada parceiro cabia uma "loca". Por outro lado, se o elevado grau de divisão da propriedade, patente na multiplicidade e pequena dimensão de cada investimento, pode ser interpretado como sintoma da imaturidade da indústria do transporte[930], então, este sector em Portugal, entre 1624 e 1640, expunha bizarros sinais arcaizantes ou de excessiva juventude. A explicação entronca na interferência de factores "exógenos", se a guerra for assim considerada. A intensificação do corso holandês e berbere recriou a

---

[929] - Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas Marítimos entre Portugal e a França na Primeira Metade do Século XVI*, Redondo, 1995, Apêndices II A e B.

[930]- Bernard e Lotte Bailyn,, *Massachusetts Shipping, 1697-1714. A Statistical Study*, Cambridge, Massachusetts, 1959, p. 74. Por aqueles aspectos encontram os autores sinais de origem recente na marinha de Massachusets nos finais do século XVII.

organização empresarial, sempre sensível aos custos do risco. Uma indústria nascente comporta, por inerência, um risco. Daí as similitudes com a recém-nascida frota de Massachusetts do século XVII.

Os navios oitavados não tiveram sempre oito parceiros. Podiam reunir seis indivíduos, três detentores de 2/8 cada, e o restante quarto ser retalhado por outros três, ficando um deles com 1/8 e os outros com 1/16 cada[931]. Não é de estranhar o caso isolado de uma associação de oito companheiros, apesar do oitavo ser a fracção com maior procura (quadro XLVIII).

QUADRO XLVIII

Estrutura das associações

N°observações Para cada período	Número de Parceiros									N°Prop	N° de Fracções
	1	2	3	4	5	6	7	8	Ind		
1580-1601	0	6	4	1	0	0	0	0	1	22	30
1602-1614	5	2	0	1	0	0	0	0	2	16	11
1615-1623	1	3	2	1	1	0	0	0	1	22	27
1624-1640	4	6	1	4	4	4	3	2	24	114	147

A leitura da evolução das associações é dificultada pela presença incómoda de parcerias indeterminadas para o período de 1624 a 1640 (quadro XLVIII). É, todavia, perceptível o aumento da dimensão das sociedades, figurando com incidência equiparável as pequenas parcerias, vulgares até 1623, entre 1 e 4 elementos, e as de 5 ou mais. Pelo cotejo destas informações com os dados fornecidos por Amélia Polónia sobre Vila do Conde, é de supor que níveis tais de fraccionamento e de dimensão das parcerias fossem relativamente recentes em 1620. Em Vila do Conde, entre 1560 e 1620, a maior percentagem de um universo de 165 observações respeitou a navios detidos por apenas um senhorio e 37,6% das associações não congregou mais do que três investidores e muito raros foram os casos com mais de quatro[932]. Com as necessárias cautelas pela limitação da amostra, os anos de 1602 a 1614 trouxeram às rotas brasileiras embarcações de propriedade não

[931] - Ver quadro XLVI, navio 531.
[932] - Amélia Polónia, *Ob. Cit.*, p.390.

fraccionada, ao mesmo tempo que as caravelas davam novas feições à frota. Uma coincidência talvez não ocasional, podendo apontar em que medida os custos da armação dispensariam a constituição de sociedades em certos enquadramentos políticos. Os mestres, principais propulsionadores da alteração da frota, ignoraram por uns tempos a possibilidade de repartir os dividendos obtidos na exploração de um navio. A conjuntura de paz com a França e com a Inglaterra, salvaguardada com o tratado de 1604, numa fase de expansão do tráfico de açúcar, aproxima estes anos do clima dominante na primeira metade do século XVI. Conjuturas mais arriscadas, a partir de 1614, devido ao corso berbere, sobretudo depois de 1624, com a acção holandesa no Brasil, a par de uma forte pressão sobre o sector dos transportes, exposto ao saque, terão reposto e acentuado as vantagens do fraccionamento da propriedade. Parcerias alargadas singularizaram os anos da guerra nas águas do Atlântico Sul. Embora o grau de parcelamento não tenha uma relação directa com o tipo da embarcação, encontrando-se caravelas entre as sociedades de 6 e 7 companheiros no período de 1624 em diante[933], suspeita-se do seu efeito na persistência das naus nas rotas brasileiras, ao baixar o montante de cada participação. Assim enfrentaram a concorrência dos "cobardes" navios de fugir.

Talvez não seja o grau de parcelamento da propriedade, tomado isoladamente, o indicador mais adequado de qualquer "etapa" evolutiva que o sector sofreu em diferentes contextos, portuários ou temporais, mas sim a estabilidade das parcerias, como também reconhece Bailyn[934]. As características da propriedade não servem de indicador da dispersão social dos investimentos. Por outro lado, se os anos de 1602 a 1614 foram favoráveis a agentes interessados em investir isoladamente num navio, não são conhecidos indivíduos que o tivessem realizado cumulativamente. Só uma análise mais detalhada destes investidores no transporte, identificando os seus nomes, trará algumas conclusões sobre o problema da maior ou menor concentração social dos investimentos na armação. O rastreio dos detentores destas partes e a compreensão das suas estratégias empresarias matizam os sintomas arcaizantes da marinha portuguesa acima apontados.

---

[933] - Ver quadro XLVI, navios 443 e 451.
[934] - Bernard e Lotte Bailyn, *Ob. Cit.*, p. 75.

2.1- Proprietários e armadores

O conhecimento do grupo dos proprietários detecta as reincidências nas associações e contribui para esclarecer de que forma a estrutura da propriedade, com tendência para uma maior fragmentação, não impediu um grau superior de concentração social. A análise dos membros participantes em cada sociedade descobre os que resgataram o Brasil das dificuldades já pressentidas nas vésperas da ocupação da Bahia. Pela sua intromissão no sector dos transportes, procedendo à integração vertical como via adequada à redução de custos, sustentaram o tráfico e salvaram a colónia do estado de perdição diagnosticado pelo Governador Geral em 1623.

Os proprietários indicados no quadro XLVI terão de ser reordenados em função de cada um dos períodos em análise, o que não os agrupa artificialmente, segundo uma observação apriorista (quadro XLIX). Na verdade, só Henrique Sinel e Rodrigo António Bravo, ambos figurando em contratos de 1615-1623, reaparecem na fase seguinte, destoando no panorama de renovação dos anos de 1624 em diante. Encontram--se sublinhados alguns nomes relevantes, muitos com partes em mais do que um navio. Nos anos de 1580-1601, ressalta a dupla Afonso Vaz d'Évora e Diogo Francês. Entre vinte e dois indivíduos, só estes reincidem, aliás com excepcional frequência. Participam conjuntamente em quatro navios, variando os parceiros, em geral os mestres, não envolvidos noutras sociedades. Exemplificam uma associação recorrente, única nestes anos, e a mais estável de toda a amostra. O seu carácter de excepção indica o insignificante grau de concentração social que acompanhava uma estrutura de propriedade pouco retalhada, o que diferencia esta fase dos anos posteriores a 1624, quando aqueles parâmetros parecem inverter-se. Numa propriedade pulverizada, destaca-se um grupo activo em várias sociedades. Trinta e um comerciantes ou mestres, marcados no quadro XLIX, pela sua presença em contratos relevantes para esta questão ou pela sua indubitável consideração - caso de Duarte da Silva, por exemplo - perfazem 26% do universo de proprietários de 1624 a 1640. Detiveram 45% das fracções e integraram 65% das 49 associações estabelecidas por cada navio.

QUADRO XLIX Os maiores proprietários			
Proprietários	**Fracções**	**total**	**Período do investimento**
Afonso Vaz d'Évora	1/6, 5/6, 1/4, 1/6, ½	5	1580-1601
Diogo Francês	1/6, 1/4, 1/6, ½	4	1580-1601
Pantaleão Duarte	1/3, 1/8	2	1615-1623
Henrique Sinel	(3/4, 1/2), (1/6, 1/4)	4	(1615-1623)(1624-1640)
Rodrigo António Bravo	(1/8), (1/8, 1/8)	3	(1615-1623)(1624-1640)
Gaspar Pacheco	1/4, 1/4, parte, 1/4, ¼	5	1624-1640
Diogo Rodrigues de Lisboa	1/8, 1/8, 1/4, 3/16, 5/6, 2/3	6	1624-1640
Pero Marques	parte, parte	2	1624-1640
Diogo Cardoso	1/8, 1/8, 1/4, parte	4	1624-1640
Luís Ferreira Porto	1/4, 1/4	2	1624-1640
Pantaleão Ribeiro	1/4, parte	2	1624-1640
António Velho Barreto	1/4	1	1624-1640
Pero Van Justren	1/8, 1/8, 1/4, 1/16	4	1624-1640
Estêvão de Brito Freire	1/8, 1/6	2	1624-1640
Matias Lopes	3/8	1	1624-1640
Sebastião Pacheco	1/8, 1/8, 1/8	3	1624-1640
Manuel da França Gomes	2/8	1	1624-1640
Jorge Henriques	1/8, 1/8, 1/8	3	1624-1640
Gaspar Dias Ribeiro	1/8, 1/8	2	1624-1640
Manuel Fernandes Lopo	1/4, parte	2	1624-1640
João Ribeiro da Silva	1/8	1	1624-1640
Miguel Dias Santiago	1/8, 1/8	2	1624-1640
António Vaz de Gusmão	1/8	1	1624-1640
Fernão Soares Ribeiro	1/3, 1/8	2	1624-1640
António Tomé	1/4, parte	2	1624-1640
André Lopes Isidro	1/8, 2/3, 2/3	3	1624-1640
Manuel Fernandes de Morais	1/8, 1/8	2	1624-1640
Duarte da Silva	1/4	1	1624-1640
Rodrigo Serrão de Oliveira	4/6	1	1624-1640
Baltazar Rodrigues de Matos	1/10	1	1624-1640
Álvaro de Azevedo	1/10, 1/4	2	1624-1640
Luis Vaz de Resente	um navio		
1624-1640 - 73 fracções ou navios para 29 proprietários			

O quadro XLIX hierarquiza esses protagonistas de modo rudimentar, pois o cômputo dos montantes desembolsados seria o caminho mais correcto. Se nas escrituras de transacções de partes se faz referência aos valores, nas outras, de obrigação de praça, falta com regularidade essa informação[935].

[935] - Tome-se o exemplo do contrato de 21 de Março de 1632, de obrigação de praça, em que o mestre reconhece Nicolau Carvalho como detentor de um 1/8, dizendo-se, laconicamente, "de tudo o que montou declara se Jeronimo Gomes pago pelo dito Nicolau Carvalho", AHDP, PO1°, 3ª série, L.163, fl.218.

Donde, conhece-se o que cada indivíduo possuía em navios preparados para desaferrar, mas nem por isso se sabe quanto terá investido. Nesta avaliação grosseira, ressaltam Gaspar Pacheco, um cristão-velho com berço no Porto, de família de negociantes, radicado em Lisboa pelo menos desde 1624[936], e Diogo Rodrigues de Lisboa, um cristão-novo, com processo na Inquisição de Lisboa. Há muito que lidava com o tráfico de açúcar, embora só então se imiscuísse no transporte. Surge em contratos de fretamento desde 1590[937], num época em que Afonso Vaz d'Évora e Diogo Francês se demarcavam entre os proprietários/carregadores.

Para um retrato do grupo, todavia, é preferível procurar as redes estabelecidas na armação, seleccionando-se os elementos centrais de vários subconjuntos através de uma socio-matriz (figura I). O dígito inserido na quadrícula corresponde ao número de navios, indício do nível de proximidade dos operadores pela reiterada participação conjunta em sociedades, muitas reunindo capitais com origem em Lisboa e Porto. Os totais proporcionam a descoberta de casos úteis para desfiar o novelo: Gaspar Pacheco e Diogo Cardoso, de Lisboa, Sebastião Pacheco, do Porto, tio do primeiro, familiar do Santo Ofício[938], e Jorge Henriques, da Madeira. Se Gaspar Pacheco não se coliga ao seu parente, contou com os seus préstimos para a compra de partes no Porto ou para fretar navios para o Brasil. Diogo Cardoso estaria tão próximo dos Pacheco quanto de Jorge Henriques, da Madeira (graças ao agente Manuel Francisco (Fernandes?) de Mesquita). Além dos negócios que tinha com Gaspar Pacheco e demais elementos do seu círculo (Pero Marques, Luís Ferreira Porto e Pantaleão Ribeiro), estende a malha a Manuel Fernandes Lopo, mestre do Porto bem posicionado nos seus contactos, e a André Lopes Isidro, um dos homens de negócio que mais contribuiria para a entrada de açúcar nas alfândegas da cidade do Douro, nos anos quarenta de Seiscentos[939]. Relaciona-se, tal como Gaspar Pacheco, com o velho Miguel Dias Santiago, agora residente no Porto, outro dos poucos cujo trilho se descobre nos primórdios do ciclo do açúcar.

---

[936] - David Grant Smith, "Old Christian Merchants and the Foundation of the Brazil Company", *Hispanic American Historical Review*, 1974, nº2, pp.233-259, p. 249. O autor atribui a primeira referência a este mercador a 1635. Na verdade, a sua actividade inicia-se muito antes.

[937] - AHDL, C.11, C.1, L.2, fl.51. Viagem para Pernambuco, contrato de 6 de Abril de 1590.

[938] - David Grant Smith, "Art. Cit.", p.249.

[939] - Ver capítulo II.

Socio-matriz dos principais proprietários

	GP	DRL	PM	DC	LFP	PR	AVB	PVJ	EBF	ML	SP	MFG	JH	GDR	MFL	HS	JRS	MDS	AVG	FSR	RAB	AT	ALI	MFM	DS	AAG	RSO	BRM	Total
GP	-		2	2	2	2												1								1			10
DRL		-					1	1	1	1											1								5
PM	2		-	1	2	2																							7
DC	2		1	-	1	1			1		1	1	2	1	1			1											13
LFP	2		2	1	-	2																							7
PR	2		2	1	2	-																							7
AVB		1					-	1	1	1																			4
PVJ		1					1	-	1	1						2								1	1				8
EBF		1		1			1	1	-	1			1																6
ML		1					1	1	1	-																			4
SP				1							-	1	2	2	2								1						9
MFG				1							1	-	1	1	1														5
JH				2					1		2	1	-	1	2								1						10
GDR				1							2	1	1	-	2								1						8
MFL				1							2	1	2	2	-								1						9
HS								2								-													2
JRS																	-	1											1
MDS	1			1													1	-											3
AVG																			-	1						1			2
FSR																			1	-						1			2
RAB		1																			-	1						1	3
AT																					1	-					1	1	3
ALI											1		1	1	1								-						4
MFM								1																-	1				2
DS								1																1	-				2
AAG	1																		1	1						-			3
RSO																						1					-		1
BRM																					1	1						-	2

GP Proprietário de Lisboa AVB Proprietário de outro porto

GP- Gaspar Pacheco (Lisboa)

DRL- Diogo Rodrigues de Lisboa (Lisboa)
PM- Pero Marques (Lisboa)
DC- Diogo Cardoso (Lisboa)
LFP- Luís Ferreira Porto (Lisboa)
PR- Pantaleão Ribeiro (Lisboa)
AVB- Álvaro Velho Barreto (Viana)
PVJ- Pero Van Justren (Porto)
EBF- Estêvão de Brito Freire (Lisboa)
ML- Matias Lopes (Viana/Guimarães)
SP- Sebastião Pacheco (Porto)
MFG- Manuel de França Gomes (Lisboa)
JH- Jorge Henriques (Madeira)
AAG- Amador André Gramaxo (Porto)

GDR-Gaspar Dias Ribeiro (Lisboa)
MFL- Manuel Fernandes Lopo (Porto)
HS-Henrique Sinel (Porto)
JRS-João Ribeiro da Silva (Porto)
MDS-Miguel Dias Santiago (Porto)
AVG-António Vaz de Gusmão (Porto)
FSR-Fernão Soares Ribeiro (Lisboa)
RAB-Rodrigo António Bravo (Porto)
AT- António Tomé (Porto)
ALI- André Lopes Isidro (Porto)
MFM- Manuel Fernandes de Morais (Porto)
DS- Duarte da Silva (Lisboa)
RSO-Rodrigo Serrão de Oliveira (Lisboa)
BRM- Baltazar Rodrigues de Matos (Lisboa)

Gaspar Pacheco, Sebastião Pacheco ou Diogo Cardoso, homens com laços importantes no exterior. Na compra de uma fracção, Diogo Cardoso teve como seu representante no Porto Francisco de Cáceres, mercador da família Dias Milão, bem inserido nos circuitos internacionais, não lhe pesando a passagem pelas masmorras da Inquisição de Coimbra em 1618[940]. Especificou-se nesse contrato de 1628 que a carga a que daria direito o oitavo adquirido, 50 caixas, seria entregue em Pernambuco por Gaspar Dias Ferreira[941], personagem presente nas cartas de Franscisco de Sousa Coutinho, quando nos anos quarenta o mercador, residente e burguês de Amsterdão, aí manobrava os acontecimentos a favor dos revoltosos luso-brasileiros[942]. O mesmo Gaspar Dias Ferreira colocaria açúcar na nau S. Miguel, possuída por Pero Marques, Gaspar Pacheco, Diogo Cardoso e Luís Ferreira Porto[943]. Dois navios da malograda frota de Pernambuco que sucumbiria diante das armas de Piet Heyn (1628)[944]. O corso perpetrado pela WIC expunha o lado efémero destas parcerias. No entanto, o núcleo de comerciantes acima identificado subsistia, persistindo no negócio, envolvendo-se Diogo Cardoso e Jorge Henriques com Estêvão de Brito Freire, o instigador das reformas da navegação e elemento comum às relações urdidas por Diogo Rodrigues de Lisboa (figura I).

Diogo Rodrigues de Lisboa, dos maiores proprietários (quadro XLIX), aparentado com os Silveira (Jorge da Paz e Pero de Baeça)[945], não tinha associações muito recorrentes, entrando na armação com comerciantes ou mestres menos representados nas fontes notariais. O ancião, administrador da Companhia da Índia (1629), mas poupando os seus fundos para outras iniciativas que não esta alimentada pelos poderes públicos[946], tratava com Álvaro Velho Barreto (também da esfera de Pero de Baeça), com Pero Van Justren, um flamengo residente no Porto e que aqui desempenhou importantes funções como correspondente de comerciantes de Lisboa, e o já evocado Estêvão de Brito Freire. Ficaram unidos por uma nau flamenga, comprada por Matias Lopes, ainda novato nestas lides, morador em

---

940 - Ver capítulo II.
941 - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 28, navio 396 quadro XXX.
942 - Ver capítulo I, Parte II.
943 - AHDL, C.7A, C.49, L.9, fl. 166v°, contrato de 10 de outubro de 1628.
944 - Max Justo Guedes, "Art. Cit", p. 89.
945 - J. Boyajian, *Ob. Cit.*, p.31.
946 - A.R. Disney, *Decadência do Império da Pimenta. Comércio Português na Índia no início do século XVII*, Lisboa, 1981, p.114-115.

Guimarães, que ficaria como mestre e gestor da nau[947]. Mais tarde, mereceu Matias Lopes a simpatia do Governador António Teles da Silva, em pleno período da revolta de Pernambuco, constando das contas de Sebastião Nunes, outro futuro accionista da Companhia Geral, agente em Lisboa do governador/ comerciante[948]. Nas relações de Diogo Rodrigues de Lisboa havia lugar para António Rodrigues Bravo e seu filho António Bravo, provavelmente da família dos Gomes Bravo, negociantes de açúcar, apanhados pela Inquisição em 1618, com um ramo na Bahia, indo para aí Pascoal Bravo directamente de Amsterdão, naquele ano dramático para a praça do Porto[949]. Pouco depois seria lavrador do engenho de Sergipe do Conde[950]. António Rodrigues Bravo, parceiro num navio com Diogo Rodrigues de Lisboa, avançou com capitais, em nome do sócio, para transaccionar partes que interessavam ao negociante[951]. Idêntica incumbência teria para com Baltazar Rodrigues de Matos[952], de Lisboa, ainda um anónimo nestes anos iniciais da década de trinta do século XVII, vindo a afirmar-se como um dos grandes credores da Coroa no reinado de D. João IV. Entre 1644 e 1648 foram os seus contactos e capitais, obtidos no açúcar, determinantes para a diplomacia do novo monarca, alimentando as embaixadas pelo circuito internacional das letras de câmbio[953]. Em Itália, tinha o irmão Manuel Rodrigues de Matos, elemento chave para as negociações políticas com Roma[954]. Em Ruão encontrava-se seu pai, Nuno Álvares de Matos[955]. O provimento das embaixadas, a pagar com consignações sobre certas receitas do Estado, constituem um dos campos favoritos destes financeiros. Baltazar Rodrigues de Matos sucedera neste "assento" a Fernão Rodrigues Penso e, em 1648, seria substituído a seu pedido[956]. O Conselho da Fazenda considerou que deveria ser o próprio a nomear sucessor, "para ele poder dar sua conta e haver por esta via os papeis necessarios para ele das pessoas com que correo". Pareceu bem o nome de

---

947 - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 6v°, contrato de 24 de março de 1628 (navio 392 quadro XXX).
948 - V. Rau, *Fortunas Ultramarinas da Nobreza Portuguesa no Século XVII*, Sep. *Revista Portuguesa de História*, tomo VIII, Coimbra, 1961, Testamento de António Teles da Silva.
949 - Ver capítulo II.
950 - *Documentos para a História do Açúcar*, vol III, Rio de Janeiro 1954. Várias entradas na safra de 1622. Anita Novinsky, *Cristãos Novos na Bahia*, p. 89, p.94.
951 - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 6v° (navio 392 quadro XXX); fl.25; L.151, fl. 187, L. 159, fl. n.n.
952 - AHDP, PO1°, 3ª série, L.159, fl. 178 (navio 425, quadro XXX).
953 - J. Laranjo Coelho (ed.), *Cartas d'el Rey D. João IV ao Conde da Vidigueira, embaixador em França*, vol. I, Lisboa, 1942, p.178.
954 - ANTT, *Ministério do Reino*, Liv. 163, fl.265 v°.
955 - J. Laranjo Coelho (ed.), *Ob. Cit.*, p.107.
956 - ANTT, *Ministério do Reino*, L.163, fl. 239.

Gaspar Pacheco, "que logo se despos como costuma fazer tudo ho que he serviço de V. Majestade"[957].

Rodrigo António Bravo, mercador do Porto, foi peça utilizada para transacções ordenadas por Lisboa. Faz o elo entre os dois subgrupos, um centrado em Gaspar Pacheco, outro em Diogo Rodrigues de Lisboa. Teria a confiança deste e de Baltazar Rodrigues de Matos, que, por sua vez, se chegaria a Gaspar Pacheco. Aquele agente do Porto tinha um sócio comum com os Serrões de Oliveira, o mestre António Tomé. Esta família, na década de trinta, movia-se em círculos coincidentes com os de Diogo Rodrigues de Lisboa. Rodrigo Serrão de Oliveira, em 1633, tinha na Paraíba um parente, Afonso[958], e entrou na sociedade com António Tomé por intervenção do seu procurador no Porto, Adão Rodrigues de Morais[959], irmão de António Vaz de Gusmão, testa de ferro dos Silveira (Jorge da Paz e Pedro de Baeça) para concessão de créditos à armação para o Brasil[960]. Os laços de Rodrigo Serrão de Oliveira com os membros da elite financeira, socialmente próxima de Madrid, vindo mesmo Jorge da Paz da Silveira a residir aí em 1632[961], descobrem-se ainda nos seus correspondentes brasileiros na capitania do Espírito Santo, servindo-se do feitor de Marcos Fernandes Monsanto, um dos condenados por D. João IV por crime "de lesa majestade", após a conjura de 1641, apesar de em 1640 estar ausente em Madrid[962]. João Serrão de Oliveira, irmão de Afonso[963], receberia na Bahia em 1639 o pagamento de créditos passados em Lisboa, por João Pereira Chaves, ao mestre da nau N. Sra dos Prazeres Maria. O juro do risco, "como corre na praça desta cidade", ascendia a 100%[964]. Após o descalabro em Pernambuco, pôde a família Serrão de Oliveira manter temporariamente as comunicações com o nordeste, via Paraíba, até que, uma vez consumada a ocupação holandesa, encetou ou revalorizou a inserção na Bahia. Vicissitudes de senhores de engenho

---

957 - *Ibidem*, fl. 25 v°.
958 - AHDP, PO4, L.23, fl. 216 v° (navio 439 quadro XLVI).
959 - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 146, fl. n.n., L.153, fl. 129.
960 - Contratos de concessão de créditos para tráfico e armação, realizados no Porto, em Março e Junho de 1623, por Jorge da Paz da Silveira através de António Vaz de Gusmão: AHDP, PO1°, 3ª, L.146, fl. n.n. A escritura que identifica este negociante do Porto como irmão de Adão Rodrigues de Morais, de 26 de Maio de 1628, Ibidem, L.153, fl. 129. Corrija-se a genealogia dos "Rodrigues de Morais" constante do Apêndice A-16 em James Boyajian, *Portuguese bankers at the Court of Spain*.
961 - J. Boyajian, *Ob. Cit.*, p. 31.
962 - Escritura que exemplifica as ligações a Marcos Fernandes Monsanto, de 6 de Março de 1634, AHDP, PO4, 1ª série, L.24, fl. 152v°. Sobre o confisco de bens deste mercador, já ausente em Madrid em 1640, mas condenado por estar implicado no golpe de 1641, AHU, Baía, n° 989 e 990.
963 - David Grant Smith, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil...*, pp. 354 e ss.
964 - AHDL, *C.11*, C.61, L.217, fl. 21.

desapossados, obrigados a voltarem-se para outras regiões brasileiras, assemelham o trajecto da família Serrão de Oliveira ao de Gaspar Pacheco. Este e Afonso Serrão de Oliveira estarão entre os primeiros deputados da Companhia Geral. Ao elegerem o Brasil como centro do negócio, os Serrões rompiam com as suas antigas redes e demarcavam-se das movimentações políticas que arrastaram Pero de Baeça ao cadafalso[965].

Trajectos individuais, imbricados numa teia densa de relações, unindo comerciantes e D. João IV. Admirável o silêncio sobre Duarte da Silva, apenas aqui surpreendido na parceria de uma caravela com Pero Van Justren, Manuel Fernandes de Morais e os Piper, Arnao e João, principais do Porto[966]. Pela documentação emanada do Conselho da Fazenda, datada dos últimos anos da década de trinta de Seiscentos, pressente-se a sua ascensão perturbadora da área de influência de Pero de Baeça, até lá bem relacionado com o parente Diogo Rodrigues de Lisboa e com Francisco Botelho Chacão[967]. Já na década seguinte, Duarte da Silva coligava-se a Francisco Botelho Chacão[968], uma personagem ausente nos contratos de fretamento para o Brasil mas citado desde 1624 pelos conselheiros da Fazenda, quando o tema versava o tráfico de especiarias. Lidou com o gengibre e não descurou a mercadoria fornecida pelas Índias de Castela[969]. Descendente de castelhanos, bisneto de Hernalte Chacon, um *hidalgo*[970], constou da "Lista do contributo dos homens de negocio de Lisboa para as naos que foram a India em Abril de 1626", com uma parcela não muito exuberante (120 000 réis)[971]. Provável simpatizante da facção que em 1623 elegia o Oriente como o melhor comércio ultramarino, em 1631 foi-lhe destinada a magra soma de 60 000 réis para o socorro de Pernambuco[972]. Na fase final do período filipino, porém, aliava-se a Duarte da Silva que se alcandorava ao topo da hierarquia da praça de Lisboa graças ao tráfico brasileiro. James Boyajian veria em Duarte da Silva a figura

---

965 - J. Lúcio de Azevedo, *História dos Cristãos-Novos Portugueses*, Lisboa, 2ªed., 1975, p. 240.

966 - AHDP, PO4, L.26, fl.n.n.

967 - Os três homens de negócio fizeram um lanço, em parceria, para compra de pimenta em 1634. AHU, *Cons. Ult.*, cod. 40, fl. 115, em consulta do Conselho da Fazenda de 24 de Janeiro de 1635.

968 - Do inventário de Duarte da Silva, quando encarcerado pela Inquisição em 1648, ressalta a dimensão dos negócios com Botelho Chacão (António Baião, *Episódios Dramáticos da Inquisição Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, 3ª ed., 1973, p. 315). Para lista dos contratos em que participam em consórcio: provimento de artilharia e créditos ao Estado, em David Grant Smith, *Ob. Cit.*, p. 422.

969 - Em 1624 pede licença para trazer gengibre de Sevilha, sabendo que era mercadoria defesa no reino por não ter origem no Oriente. Alega os proventos para a Fazenda se lhe fosse deferido o pedido. Consulta de 5 de Outubro de 1624, AHU, *Cons. Ult.*, cod. 35 A, fl. 153.

970 - David Grant Smith, "Old Christian Merchants" , p.240, n.24.

971 - AHU, *Índia*, caixa 9, nº113.

972 - Pedro de Azevedo, " O Empréstimo de 1631 destinado à recuperação de Pernambuco", *Revista de História*, nº1, 1912, p.180-183.

do grande mercador banqueiro, já nos anos trinta, mas sem acesso aos assentos das alfândegas e distante de Olivares. Disso se nutriria a sua rivalidade com Pero de Baeça[973]. É certo que se digladiaram. Pero de Baeça tomá-lo-ia como o seu grande inimigo e assim o detraiu para se defender dos protestos da praça do Porto contra o assento que arrematara para prover a Bahia. Denunciou Duarte da Silva como o verdadeiro mentor da oposição, instrumentalizando o seu correspondente no Porto, Manuel Fernandes de Morais[974].

A década de trinta acentuaria a fractura do grupo mercantil que, de certa forma, ecoa nas relações criadas em volta da propriedade de navios. De um lado, Pero de Baeça encabeçaria a oligarquia dos homens de negócio, com parentes em Madrid, ignorado nos contratos de viagens para o Brasil. A sua atenção pela colónia passaria fundamentalmente pelo sistema dos assentos ou concessão de créditos, não pelo vulgar tráfico de mercadorias. Mantinha-se fiel a negócios que o colocavam num patamar destacado e pouco partilhado por outros da sua condição. Emparelhou com Diogo Rodrigues de Lisboa na arrematação de certos contratos do Estado, ambos monopolizando os lanços. Rodrigues de Lisboa, contudo, mostrou-se aberto a indivíduos de extracção mais modesta com quem repartiu os riscos do negócio do açúcar. Na conjura de 1641, estando Pero de Baeça comprometido, julgou-se estar também Diogo Rodrigues de Lisboa, pois ambos personificariam o sentir da elite mercantil[975]. Mas não terá sido cúmplice, de facto, da conspiração. Na sua provecta idade, passava o testemunho a seu filho, Jorge Gomes Alamo, que começara a reger os negócios da casa, vindo a entrar com Jerónimo Gomes Pessoa no "assento de Pernambuco", o imediato antecedente da Companhia Geral[976].

Haveria, talvez, entre os comerciantes, uma frente adversa à ruptura com Espanha, encorpada pelos que permaneceram durante os últimos vinte anos do período filipino agarrados ao grande tráfico monopolista das Índias de Castela, com extensões em Madrid[977]. Uma parte, apenas, da elite mercantil. A

---

[973] - J. Boyajian, *Portuguese bankers at the Court of Spain*, p. 126.

[974] - Ver capítulo II.

[975] - Conde da Ericeira, *História de Portugal Restaurado* (ed. António Álvaro Dória) vol I, Lisboa, 1945, p.305. Presos no Limoeiro, Diogo Rodrigues de Lisboa e seu filho Jorge Gomes Alamo, nada confessaram sob tormento. Pero de Baeça haveria de o fazer após ser confrontado com os depoimentos de outros conjurados da alta nobreza. Seria enforcado no Rossio em 25 de Agosto de 1641.

[976] - Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada...*, p. 139.

[977] - Matizando a proposta de Eduardo d'Oliveira França, para quem a burguesia em geral teria hostilizado a Restauração pelos mercados que perderia (*Portugal na Época da Restauração*, S. Paulo, 1997, pp. 367 e ss). Tese contrariada por Vitorino Magalhães Godinho, por considerar mal comprovada

outra, vista através do percurso de Francisco Botelho Chacão ou de Diogo Rodrigues de Lisboa (com interesses no Brasil desde o início de Seiscentos) terá sustentado a rápida ascensão de um estrato novo que arriscava nos engenhos, no transporte e no tráfico de açúcar. Estes opulentos homens de negócio, cristãos-novos, polarizam uma cadeia de relações pertinentes para delimitar um punhado de notáveis dos três portos de tráfico. Captaram Duarte da Silva, aparentado, por casamento, com os Dias Brandão, de Viana, bem como Álvaro Velho Barreto, outro indivíduo de renome na vila. No Porto, tinham Rodrigo António Bravo, Pero van Justren ou Manuel Fernandes de Morais, com família espalhada pela Europa. Através destes, alargam-se os tentáculos a Baltazar Rodrigues de Matos e a Gaspar Pacheco que, pelas suas raízes no Porto, por acção do tio, Sebastião Pacheco ou de Miguel Dias Santiago, devolve o circuito ao Douro. Aqui actuava Rodrigo António Bravo, com um sócio comum aos Serrões de Oliveira, de Lisboa. Homens de cabedal, fazendo fortuna com o Brasil, preocupados com o estado da navegação, afastavam-se dos que permaneciam confinados às grandes rotas "institucionais", das Índias e do Oriente, unidas pelos fluxos da prata. A monarquia restaurada contaria com esta facção, talvez não tão bem infiltrada nos corredores do Escorial quanto a outra representada pelos irmãos Silveira. Nessa exclusão encontraria argumentos para auxiliar D. João IV.

Na verdade, não seria apenas Duarte da Silva o único a dirigir para os Bragança os créditos que anteriormente se predispunha a conceder aos Habsburgo[978]. Comerciantes- financeiros, uma particularidade a distingui-los dos que suportavam as finanças do estado francês, recrutados entre a nobreza de toga[979]. O açúcar, mercadoria elementar para o sustento das embaixadas, abre a estes homens as portas do Paço. Mal tomaram lugar nos órgãos dirigentes da Companhia Geral, adquiriram poder consultivo, compondo uma espécie de conselho privado do rei para os assuntos ultramarinos. O Estado e a elite dos comerciantes seriam cúmplices na libertação final do Brasil Holandês[980].

---

pelo simples envolvimento de Pero de Baeça na conjura de 1641 ("1580 e a Restauração", *Ensaios II*, Lisboa, 2ª ed. 1978, p. 411).

[978] - David Grant Smith, *Ob. Cit...*, p. 78.

[979] - Daniel Dessert, "O Financeiro", em Rosario Villari (dir.), *O Homem Barroco*, Lisboa, 1995, pp.61-80, em especial pp 70-71: "Contrariamente ao que referem os lugares-comuns, a finança não se baseia no comércio entendido na sua acepção mais ampla".

[980] - Ver capítulo II, Parte II.

A confirmação desta análise, graças ao trabalho de David Grant Smith[981], em pouco enriquece o essencial da tese de Jaime Cortesão, perfilhada por Vitorino Magalhães Godinho, sobre as origens desconhecidas da burguesia de D. João IV e sobre a importância do Brasil na gestação do golpe de 1° de Dezembro[982]. Sublinha, porém, o contributo de alguns comerciantes já há muito pertencentes à oligarquia dos contratos da Coroa negociados para o reino e que, numa associação simbiótica, dariam força a esses recém-chegados. A todos agradaria ver membros da aristocracia, como Tristão de Mendonça Furtado, a comandar as frotas comboiadas por que pugnavam. Diogo Rodrigues de Lisboa, ou o seu filho Jorge Gomes Alamo, Francisco Botelho Chacão, Baltazar Rodrigues de Matos, Gaspar Pacheco, Afonso Serrão de Oliveira, Matias Lopes e Sebastião Nunes, observados em consórcios no transporte de açúcar, foram coniventes com a instituição da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Fizeram da empresa uma arma de recuperação do Nordeste brasileiro e de salvação da monarquia esmagada por uma guerra contra potentes inimigos.

O grupo que assim se afirmaria no período da Restauração, dos banqueiros de D. João IV, não poderá ser considerado por essa cisura entre cristãos novos e cristãos velhos. Uns e outros aderiram, ou não, à Companhia. Faltar-lhes-ia, até, aquela expressão geográfica idealizada por Jaime Cortesão. Os capitais não tinham residência fixa. A mobilidade dos agentes e as teias estabelecidas por procurações puseram os três portos de tráfico em comunicação. A burguesia do Porto e de Viana não actuava à revelia de Lisboa. O pulsar de cada localidade marítima dependia das redes existentes no interior do espaço político português. Redes reforçadas nas últimas décadas da União Dinástica por uma reorganização do tráfego. A integração vertical do negócio do açúcar traria a redução de custos numa época de fretes em alta, ao mesmo tempo que congregava os três portos do Reino nas sociedades de armação.

2.2 - Armação e tráfico: integração vertical do negócio

A abundância de contratos destinados à locação de espaços num navio comprova a existência de uma fronteira entre duas esferas de negócio - o

[981] - Tese central da obra *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century...*
[982] - V. Magalhães Godinho, "Art. Cit.", p. 412.

transporte e o tráfico - embora alguns mercadores investissem na armação e carregassem em navios onde tinham parte interessada. A integração vertical dos dois níveis de participação na distribuição de mercadorias respondeu, todavia, a factores conjunturais. O que convidou Afonso Vaz d'Évora e o seu companheiro Diogo Francês a colocar capitais na armação, no final do século XVI, comportava algumas variantes relativamente a situações equiparáveis e recorrentes entre 1624 e 1640. Ali, tratar-se-ia, fundamentalmente, de uma opção, alcançando-se fontes adicionais de receita ou uma redução de custos. Aqui, não deixando de ser uma escolha, estava condicionada pelas circunstâncias, como se procurará demonstrar.

Na acumulação dos papéis de proprietário e fretador, o comerciante defrontar-se--ia com uma contradição. Como carregador, procuraria um serviço de baixo custo; como proprietário, visaria fixar os fretes ao mais alto preço possível. Como esclareceu Silva Lisboa, "o frete he sempre e necessariamente devido ao navio, seja a carga de quem quer que for. Se ella pertence aos co-proprietários, elles não figuram em tal caso senão como carregadores e tem consequentemente os direitos respectivos para serem indemnizados das avarias pelo casco e fretes; nesta qualidade são devedores do mesmo frete a sociedade em comum sem haver diferença entre carregador estranho ou interessado no Navio"[983]. No entanto, mesmo havendo uma larga mancha de intercepção entre os grupos de proprietários e de carregadores, nem por isso, em cada situação concreta, teriam de coincidir os papéis. Com efeito, os negociantes adquiriam fracções em navios mas só em casos específicos, em conjunturas de escassez de oferta de transporte, nomeadamente, veriam essa aplicação de capital como indispensável à circulação das suas mercadorias. Caso contrário, a armação seria mais um campo de investimento, destinado a rentabilizar-se pelo aluguer do navio a estranhos à sociedade[984].

A estratégia de um Afonso Vaz d'Évora, pela criteriosa forma como tirou partido das fracções, espelha a lógica da integração vertical numa rota onde

---

[983] - *Princípios de Direito Mercantil*, Tratado VI, cap. VIII, p. 83.

[984] - Ralph Davis, *Ob. Cit.*, p. 90. O Autor considera que a utilização de navios próprios só traria vantagens em circunstâncias particulares em que o mercado de serviços não funcionasse. Tratando-se de uma obra pioneira e insuperável, torna-se incompreensível que outros contributos igualmente reconhecidos continuem a alegar que não haveria uma clara fronteira entre o comércio e o transporte, só porque "there were no shipowners as such. These people were merchants as well. For transport one used one's own tonnage or hired spaces in another ship" (sublinhado nosso) Jaap R. Bruijn, "Productivity, Profitability and Costs of Private and Corporate Dutch Ship Owning in the Seventeenth and Eignteenth Centuries", em James Tracy (ed.), *The Rise of Merchants Empires. Long Distance Trade in Early Modern Word, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1990, pp.174-194, p. 179-80.

eram viáveis outras modalidades organizativas, comportando bem a separação das duas esferas de negócio. O seu caso serve aqui de ponto de partida, para aferir o significado da integração vertical num contexto político pouco conturbado, ou não mais do que o habitual, dada a crónica insegurança dos mares. Será depois confrontado com experiências ulteriores, no decurso de guerra exercida pela WIC. Em qualquer dos cenários, a integração realiza-se existindo um mercado de serviços de transporte. Por isso, através do exemplo daquele mercador, duas questões se enunciam. Em que medida a sobreposição de papéis - armador e fretador - interferia na fixação da taxa de frete ou noutras cláusulas contratuais relevantes para a rentabilização do navio? A verificar-se uma contradição de interesses, como seria ultrapassada para permitir vantagens económicas a todas as partes representadas no contrato: a sociedade e o sócio carregador?

Afonso Vaz d'Évora e Diogo Francês preenchem os casos melhor documentados de proprietários-carregadores durante os anos de 1588-1594. Aquele consta de doze cartas de fretamento, para importar 97 toneladas de açúcar, este marcou presença em 11 contratos, projectando-se para o topo da hierarquia dos agentes mercantis, com 113 toneladas. Para tais quantidades chegarem ao reino, os dois comerciantes socorreram-se dos seus navios e de outros onde não investiram (quadros L - a e b)

QUADRO L-a

Proprietários-carregadores : a utilização de navios próprios

Prop./carregador	Nº contratos	Navios próprios	Navios alheios	Açúcar (tonel. de frete)
Afonso Vaz d'Évora	12	5	7	97
Diogo Francês	11	5	6	113

Dois dos grandes negociantes de Lisboa dos finais de Quinhentos intrometeram--se na armação, embora o que buscassem não se prendesse em exclusivo com a satisfação das exigências ditadas pelo tráfico. Não enjeitaram a oportunidade de desfrutar das relações privilegiadas com os mestres, seus parceiros, para assim garantirem transporte, mas nem sempre exploraram integralmente o potencial de carga inerente a cada parte possuída. Nas escrituras de fretamento dos seus navios, fizeram-se acompanhar por outros

mercadores e intervieram em situações respeitantes a navios onde não tinham fracções (quadro L -a). A dispersão do risco, pulverizando a carga por diferentes vasos, encaminhá-los-ia para semelhantes actuações. Mas deve ser notado que Afonso Vaz d'Évora não descurou a ocasião de lotar a totalidade dos espaços de uma embarcação alheia, fretando-a "ao través" (quadro L - b)[985]. Outras razões deveria haver para que os proprietários arriscassem mais em navios de terceiros que nos próprios.

QUADRO L-b

Dois anos das operações de Afonso Vaz d'Évora
(tonelada de frete para exportação e importação)

Data	Navio Próprio		Navio alheio (Tn. frete)	Destino	tx frete ida (rs)	tx. Frete vinda (rs)	Porto regresso	Cota
	Tn.Frete	Fracção						
9-1-1591	13	1/4	_	Bahia	3600	9000	Lisboa	7A,C.20,L.6,f.3v°
4-3-1591	_	_	5	Bahia	-	11000	Lisboa	1,C.5,L.24,f.1[illegible]3
3-8-1591	_	_	"ao través"	Bahia	5000	10000	Lisboa	7A,C.20,L.7,f.[illegible]8
3-12-1591	25	1/6	_	Pernamb.	3200	8000	Lisboa	7A,C.20,L.8,f.153v
20-2-1592	15	1/2	_	Pernamb.	3500	8400	Lisboa	Ibidem,L.10,f.58
26-2-1592	_	_	8	Bahia	3600	8500	Lisboa	Ibidem,L.9,f.1[illegible]7
12-3-1592	_	_	28	Bahia	4000	9500	Lisboa	11,C.3,L.11,f.[illegible]03
28-11-1592	38	1/6	_	Pernamb.	4000	8800	Viana	7A,C.21,L.3,f.48v°
31-12-1592	_	_	12	Pernamb.	4500	10000	Lisboa	Ibidem,L.2,f.1[illegible]2

Os elementos respeitantes a Afonso Vaz d'Évora, tomando dois anos como representativos, são inconcludentes quanto à capacidade de manobrar a taxa de frete. Em cada momento, num mercado volátil, com variações dentro de certos limites superiores e inferiores (11000 e 8000 réis para o açúcar), circunstâncias houve que sugerem a possibilidade do proprietário pressionar o preço do transporte. Em dois meses próximos, em Janeiro e Março de 1591 - para os quais as diferenças talvez não sejam totalmente atribuíveis a oscilações da oferta e procura - Afonso Vaz d'Évora pagou, num navio próprio, 9 000 réis a tonelada e num alheio, 11 000. O ano terminou com uma ligeira redução das taxas de frete do açúcar e a comparação entre o estipulado numa escritura de 3 de Dezembro de 1591 com outra de 20 de Fevereiro de 1592, ambas relativas a unidades que repartia com Diogo Francês, vem questionar a

[985] - "Ao través" ou "al través" designava fretar a totalidade do porte útil. Imperceptível a interpretação de Chaunu quando atribui ao termo, aplicado a navios nas rotas das Índias, o sentido de uma viagem sem retorno. Donde, todos os que regressaram são vistos como "retours de faux al traves", *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Parte II, Vol. VIII 2 bis, Paris, 1959, pp. 1473-1474.

simplicidade daquela primeira impressão. A dúvida sobre a margem de negociação dos proprietários impõe-se, até pelo cotejo com as cláusulas de vários contratos de fretamento onde estiveram presentes proprietários-carregadores. Sobressai a obrigatória conformidade ao que se fixava para outros fretadores estranhos ao navio: "elle senhorio acudira e respondera conforme a como carregarem e pagarem as mais pessoas que fretarem"[986]. Em Janeiro de 1627, Diogo Rodrigues de Lisboa comprava 1/8 numa nau nova, a acabar no Mondego. Seguia para a Bahia fretada por ele, por António Lagos Cortes e por Rodrigo António Bravo. Especifica-se que as taxas seriam aplicadas na exacta medida das exigidas a António Lagos, o elemento estranho à sociedade[987]. Situação idêntica viveu Henrique Sinel, quando em 10 de Junho de 1628 obrigou o mestre da nau N.Sra das Neves a colocar 100 caixas no oitavo que possuía. O frete seria "a respeito de todas as mais caixas que se carregarem na nau"[988].

O interesse do armador comandava o acerto da taxa de frete. Os parceiros mercadores sujeitavam o seu ensejo, como carregadores, ao proveito comum, da companhia, cujos capitais se rentabilizariam na oferta de um serviço de transporte[989]. Dir-se-ia, então, que a escassez, mesmo pontual, de serviços orientava a escolha destes comerciantes, condicionando-os a aproveitarem os seus navios. No entanto, Afonso Vaz d'Évora, quando em 20 de Fevereiro de 1592 fretou a embarcação que repartia apenas com Diogo Francês, não optou por fazê-lo "ao través" e apenas assegurou 15 toneladas de frete (ida e volta) numa expedição onde participavam Diogo Francês e mais doze mercadores de Lisboa[990]. Deliberadamente. Teria, no mínimo, precisão de mais 36 toneladas de frete, intervindo em dois contratos de navios de terceiros, datados de 26 de Fevereiro e de 12 de Março. Preferiu mandar a sua nau N. Sra da Graça para Pernambuco, acautelando aí 15 toneladas de frete, em vez de ir à Bahia, para e donde tinha mercadorias a transportar que

---

[986] - AHDL, C.7[A], C.19, L.4, fl.56v°, contrato de 20 de Outubro de 1590.
[987] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.150, fl. 182v°.
[988] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 153, fl. 160.
[989] - Prática não generalizável a outros mundos do tráfego e tráfico marítimos. Van Royen defendeu que as vantagens competitivas da marinha holandesa no Mediterrâneo se deveram ao costume dos proprietários-carregadores pressionarem para a baixa as taxas de frete, impondo, assim, uma tendência no mercado: "Dutch merchant-shipowners began to charge much lower freight rates for transporte to the Mediterranean, mainly because the cargo they transported was on their own account. Indeed, the Dutch were the cheapest carriers of the world, but only when it was their own merchandise that they were carring", P. C. van Royen, "The First Phase of the Dutch Stratvaart (1591-1605): Fact and Fiction", *International Journal of Maritime History*, Vol. II, n°2, 1990, pp. 69-102, p.92.
[990] - Contrato de 20 de Fevereiro de 1592, (quadro L-b).

montavam a 36 toneladas. A nau desaferrou para o porto nordestino com apenas 37,5 toneladas ocupadas, distribuídas pelos dois proprietários e pelos restantes doze mercadores da praça de Lisboa. Os senhorios, em conjunto, garantiram 13 (34,6% da carga de ida). No regresso, a tonelagem de frete duplicou para 75. Os dois proprietários puseram 26 toneladas de açúcar, exactamente os mesmos 34,6%. A diferença de quantidades no troço de ida e volta narra a constante subutilização destes navios, matéria de outro capítulo. Agora importa sublinhar a coincidência na ponderação das tonelagens de frete dos senhorios. Reduziram e aumentaram a carga conforme os demais fretadores. Utilizaram navio próprio mas não exploraram integralmente as respectivas quotas de modo a darem lugar a outros, não participantes na sociedade.

Os comerciantes compravam partes em navios, onde carregavam, mas, nessa circunstância, parecem eleger como prioritário o seu papel de armadores. Insólita oposição só esclarecida no balanço das contas entre sócios, no deve e haver respeitante a cada viagem.

Registos de contabilidade de viagens são escassos e descontínuos no tempo[991]. Permitem, em simultâneo com alguns esclarecimentos oferecidos pelos contratos de "obrigação de dar praça", confirmar que o proprietário era também armador, entrando com capitais para o "fornecimento" do navio, alimentação dos tripulantes, aparelhos sobressalentes, e até, quando era o caso, despesas com a artilharia. Adão Rodrigues de Morais, do Porto, adquire em 31 de Outubro de 1633 ¼ na caravela N. Sra do Rosário e Santo António, construída em Aveiro. O mestre, seu parceiro, apresenta-lhe as contas: a fábrica montara a 830 018 réis, pelo que o mercador lhe devia 207 504 réis. Com "a gente e fornecimentos" gastaram-se mais 120 000 réis, tendo a desembolsar pelo quarto 15 000 réis. Com as loiças, formas e sal compradas pelo mestre em Aveiro, acrescenta-se a despesa em mais 115 680 réis. O mercador achou por bem comparticipar e desembolsou 28 920 réis[992]. Noutras situações não se incluiriam mercadorias na parceria do navio. Uma vez terminado e pronto para desaferrar, o mestre cobrava aos companheiros apenas o correspondente à praça que tomavam, compreendendo o custo do

---

[991] - Além da contabilidade da nau Nossa Senhora da Guia, analisada no capítulo IV, constante de um dos Códices de Pernambuco da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (I, 1,2, 35), Manuel António Fernandes Moreira ensaia a reconstituição das contas de uma viagem para 1632 (*Os Mercadores de Viana...*, pp. 95-98) e publica a síntese de um registo elaborado pela nau N. Senhora das Neves, de 1651 (*O Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995, p. 215 e ss).

[992] - AHDP, PO4, L.23, fl. 216 v°.

navio e sua armação, "fabrica e fornecimento". Em 16 de Abril de 1638, o N. Sra do Rosário, construído no Douro, prestes a partir para o Brasil, custara 948 343 réis[993]. Cada parte, ou "praça", significava uma percentagem desta despesa, mas também um lugar para carga ou uma receita que, nestas rotas onde o tráfico se distinguia do tráfego, provinha dos fretes cobrados. A sociedade naval tinha como objectivo a rentabilização dos capitais pelo transporte. A identidade dos que procuravam esse serviço era problema colateral. As vantagens que os sócios retirariam de fretar navios próprios teria de depender da taxa fixada em conjugação com a taxa de utilização das partes, como adiante se tentará demonstrar.

Qualquer dos vestígios de contabilidade conhecidos apontam o costume de repartir o "monte geral" das receitas brutas entre os senhorios, por um lado, e a tripulação, por outro, após o abatimento de despesas gerais. Entravam nessa categoria o pagamento ao piloto e ao mestre, as chamadas "avantagens", custos pontuais com os pilotos das barras, ou presentes aos capitães das fortalezas - as avarias "acostumadas", de "limão e petilimão". Gastos que poderiam reduzir em cerca de 5-6% as receitas. Uma vez deduzidos, fazia-se a repartição: grosso modo, 50 a 60% para os senhorios, 40-50% para a "companha", incluindo novamente os oficiais superiores[994]. Em Viana, seria corrente uma repartição de 1 para os senhorios e 2 para a companha[995]. Tal distribuição pressupõe o desconto dos custos do fornecimento do navio. Não choca, para o exercício que se segue, aceitar esta proporção, dando aos armadores 1/3 da receita bruta dos fretes. Veja-se o caso concreto de um navio fretado por vários sócios e por um carregador estranho à sociedade, para o qual se sabe em quanto tiveram de participar, como armadores, quanto se cobrou em fretes e quanto teriam depois os senhorios a haver dos dividendos da viagem. Os dados têm origem nos fundos notariais de Viana. Reportam-se ao navio Sto António na rota de Pernambuco em 1632[996]. O que se investiga não é um cálculo da rentabilidade da viagem, mas sim o que teriam a haver os proprietários. Sintetiza-se a informação sobre o investimento na propriedade e armação na tabela seguinte:

---

[993] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 172, fl. 10v°.
[994] - BN Rio de Janeiro, cod. *Pernambuco*, I,1,2,35.
[995] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana*, p. 97 e *Viana e a Construção da Atlantidade*, p. 218.
[996] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p. 95 e ss. Refeitos alguns cálculos.

Custos de propriedade e armação

Proprietários / armadores	Valor da participação	Fracção (1)
Guilherme Robim	467 865 réis	31%
Guilherme Campaner	308 500 réis	20%
Manuel Álvares Peniche (mestre)	523 177 réis	34%
Diogo Torres	226 440 réis	15%
Total	1 525 982 réis	

(1) estimada a partir da contribuição de cada sócio

No contrato de fretamento referem-se avarias quantificadas em 1200 réis a caixa de açúcar, ou 100 réis a arroba, numa provável subavaliação do peso dos contentores, por o colocar em 12 arrobas. Admitamos que assim era. A quantidade de carga no trajecto de ida não é clara, explicitando-se apenas a de retorno em número de caixas, com taxas de 16 000 réis a tonelada. Ignora-se o troço para o Brasil e a análise confina-se às despesas e receitas do açúcar. Os sócios foram fretadores, bem como um elemento exterior à parceria (Roque de Barros). Reconvertido o número de caixas em toneladas de frete (nº caixas x 12 arrobas/ 54 arrobas), obtém-se um valor para ser multiplicado por 16 000 réis - perfazendo os montantes despendidos no transporte por cada fretador - e para ser ponderado no total da tonelagem de frete. Esta a informação reunida na próxima tabela:

Fretamento

Fretadores	Quantidades (ton)	Ton x 16 000	Quantidade em %
Roque Barros	13	208 000 réis	15%
Guilherme Robim	22	352 000 réis	26%
Guilherme Campaner	13	208 000 réis	15%
Manuel Álvares	27	432 000 réis	31%
Diogo Torres	11	176 000 réis	13%
Totais	86	1 376 000 réis	100%

Quatro dos fretadores teriam direito a reaver 1/3 de 1 376 000 réis, isto é, 458 666 réis, a distribuir por cada um, segundo as respectivas participações na propriedade e armação. Revertiam para a sociedade, para a "nau e companha", os sobejos 917 334 réis. A tabela seguinte reordena os dados em função das receitas obtidas pelos senhorios e respectivo desconto nas despesas realizadas com fretes:

Receitas e despesas (em réis)

Carregadores	Fracção	Receita (1)	Despesa líquida (2)		Ton. Frete %
Guilherme Robim	31%	142 186	209 814	22,8 %	26
Guilherme Campaner	20%	91 733	116 267	12,6 %	15
Manuel Álvares	34%	155 947	276 053	30 %	31
Diogo Torres	15%	68 800	107 200	11,6 %	13
Roque de Barros	0	0	208 000	22,6 %	15
Totais	100 %	458 666	917 334	99,6 %	86

(1) - Determinada sobre os 458 666 réis pertencentes aos senhorios, atendendo à fracção possuida
(2) - Frete pago menos a receita, o que equivale ao contributo para a sociedade.

A discrepância entre fracções possuídas, percentagem da tonelagem de frete e as despesas líquidas (também em %) decorre do processo de transferências entre sócios, mercê da lotação incompleta dos espaços a que teriam direito. Dessa forma se chamava ao contrato fretadores estranhos à sociedade, avolumando o "monte geral", posteriormente revertido a favor dos senhorios. Com efeito, a diferença entre os valores da coluna "tonelagem de frete" e a percentagem da despesa líquida representa carga transportada isenta de frete. Guilherme Robim, por exemplo, detendo 31%, apenas ocupou 26% do navio, mas acabou por contribuir para a sociedade com 22,8% das receitas. Nestas circunstâncias, Roque de Barros foi decisivo para as vantagens desfrutadas pelos proprietários-carregadores. Um contributo só possível porque todos os parceiros, uns mais do que outros, libertaram espaços. Repare-se, porém, que o fizeram em proporções muito mais modestas que Afonso Vaz d'Évora e Diogo Francês quando ocuparam, em conjunto, apenas 34% das tonelagens de frete de um navio em que cada um detinha 50% da propriedade.

Este exercício desvenda as razões por que o papel, aparentemente contraditório, do armador-carregador não inibia a prossecução de um objectivo ditado pelo interesse colectivo, fixando-se taxas de frete conformes ao corrente no mercado, geralmente negociadas para os elementos alheios à sociedade. Guilherme Robim, de novo como exemplo, importou 22 toneladas de açúcar observando um contrato que decidira uma taxa de 16 000 réis, vulgar na época. Por não ter utilizado integralmente a sua quota, teve a haver uma parte das receitas, pagando, na realidade, 209 814 réis pelo transporte,

isto é, desembolsando apenas 9 537 réis por tonelada. Talvez sem o contributo destes senhorios-mercadores, em proliferação nos anos posteriores a 1624, a taxa de frete variasse a taxas mais elevadas que 4,5%. De algum modo, os seus capitais ajudaram a desagravar o desajustamento da oferta à procura de serviços. Contudo, tem-se por demonstrado que seria o risco o factor determinante do comportamento daquela variável. Para os que mantiveram uma actividade continuada no tráfico do açúcar, a conjuntura condicionava-os a utilizar navios próprios, porque proibitivo se tornara o aluguer de espaços em navios de terceiros.

Se os fretes, de tão elevados, desaconselhavam a locação de navios alheios, acrescia as vantagens de investir na armação o facto de não ser difícil, em tal conjuntura em que a oferta permanecia reduzida, trespassar as fracções, recuperando-se os capitais empatados. Não admira que Henrique Sinel, comprando 1/6 numa embarcação por 233 333 réis, em data posterior a 1629, para importar açúcar, vendesse a sua parte, pelo mesmo valor, uma vez regressada do Brasil[997]. O sucesso destas operações dependeria, naturalmente, da boa fortuna da viagem. Cada acção de corso bem sucedida desmoronava este castelo de cartas. Ao prejuízo na carga, juntava-se a perda dos capitais empatados na armação. Mas por isso se registaram as companhias, tendo os proprietários a prova documental para o seguro, controlado sobretudo pelas praças holandesas. O principal incentivo destas iniciativas arriscadas seria a obtenção de meios imprescindíveis à entrada de açúcar no reino, porque o número elevado de baixas na frota minguava a oferta de serviços de transporte e colocava o sector na dependência de capitais manipulados pelo grupo mercantil. Os comerciantes intrometeram-se no transporte forçados pelas circunstâncias, mas souberam tirar partido da situação. Sem a sua colaboração, o sector teria sofrido estrangulamentos mal superados pela capacidade de autofinanciamento do grupo dos mareantes - mestres ou pilotos.

Jacob Price concluiria que a maior estabilidade do grupo dos negociantes se reflectia na profusão de casos de integração vertical nos

---

[997] - A posse de partes em navios como componente do tráfico não indica sempre maior continuidade no negócio, contrariamente ao que se depreende da evolução da organização do comércio do tabaco da Virgínia. Jacob Price, seguindo de perto os resultados da investigação de Susan Hillier (The Trade of the Virginia Colony. 1606 to 1660), verifica que entre 1660 e 1690 houve alterações organizativas que o Autor entende terem sido decisivas para imprimir maior continuidade e estabilidade no grupo dos negociantes. Uma dessa novidades encontra-se na generalizada compra de partes em navios. Ver Jacob M. Price e Paul G. E. Clemens, "A Revolution of Scale in Overseas Trade: British Firms in the Chesapeake Trade, 1675-1775", *Journal of Economic History,* nº47, 1987, pp.1-43, p.6.

circuitos do tabaco[998]. Para Portugal, no contexto do tráfico do açúcar com a WIC no nordeste brasileiro, será de enfatizar o papel do risco no aumento da taxa de frete, vendo na integração vertical uma forma de adaptação dos agentes às circunstâncias. As dificuldades decerto fizeram a triagem do grupo, afastando os de menores cabedais e premiando os que poderiam investir no tráfico e no transporte. Com efeito, este período assistiu a uma inaudita concentração social do tráfico, atendendo à razão entre quantidades de açúcar importadas, pela tonelagem de frete, e o número de agentes referidos nos contratos (quadro LI):

QUADRO LI
Concentração Social do Tráfico

Período	Nº de Agentes	Tonelagem de frete	Ton/nºagentes
1580-1601	206	2495,5	12,1
1602-1614	208	1749	8,6
1615-1623	41	727	17,9
1624-1640	97	3401,2	34,9

Os anos de 1602-1614 apresentam-se como os de maior atomização do tráfico e nisso reforça as feições contrastantes do período da guerra de 1624 em diante, proporcionando os contratos de "obrigação de dar praça" as elevadas remessas de 3401 toneladas de açúcar, mercê da teimosia de 97 agentes de Lisboa e Porto. Os mais destacados negociantes, Diogo Rodrigues de Lisboa ou Gaspar Pacheco[999], compreendem a particularidade de serem também os principais proprietários de navios.

A aplicação de capitais no transporte respeitaria, contudo, como regra, a dispersão, se for verdadeira essa multiplicação de sociedades navais com elevado número de parceiros. A organização do tráfico, por outro lado, nas suas formas concentradas ecoa no número reduzido de fretadores por contrato[1000]. À propriedade dos navios, mais fragmentada, contrapõem-se modalidades organizativas que denunciam a concentração social do tráfico. Ambas as tendências assinalam os efeitos do risco no mundo do negócio,

[998] - J. Price e P. G. E. Clemens, "Art. Cit.".
[999] - Ver em apêndice documental as quantidades importadas por cada agente referido nos contratos.
[1000] - Ver capítulo IV.

depurando o grupo. Por sua vez, a escassez relativa de serviços de transporte aconselhava estes negociantes a cativar espaços de considerável capacidade nos navios onde investiam. Processos que, no seu conjunto, confirmam o lado singular do período de 1624-1640 que despertou o interesse nas cargas de açúcar em prejuízo das exportações.

Um testemunho da década de quarenta de Seiscentos, mas extrapolável aos vinte anos anteriores, diria que "nesta corte (Lisboa) em o Porto e em Viana há mais de duzentos homens que mandão suas fazendas ao Brazil huns em generos para lhes vir açucar outros em *partes de caravelas*"[1001]. Equiparava-se a posse de fracções à remissão de mercadorias como procedimento necessário à importação. Diogo Rodrigues de Lisboa, quando adquiriu ¼ numa nau nova em 8 de Agosto de 1627, pretendia que o mestre aplicasse em açúcar os fretes e avarias das viagens de ida[1002]. A oferta de transporte reconvertia-se numa das principais exportações do Reino para a colónia. O factor determinante desta "especialização" radicava na escassez de serviços do género, nascida da constante delapidação da frota.

A guerra exercida pela WIC alterava as relações do Reino com a colónia. Fez disparar os preços, dos bens e dos serviços, estimulando uma reestruturação da organização do transporte, na busca de redução dos custos. A integração, porém, não diluiu a fronteira entre o tráfico e a armação, embora mais nítida em fases anteriores, quando os contratos de fretamento agrupavam um número razoável de agentes sem capitais no navio além da carga. As sociedades vulgares em portos de armação, até 1620, tomando Vila do Conde como uma localidade bem estudada, compunham-se maioritariamente de "marítimos", mestres, pilotos e mareantes[1003]. Diogo Rodrigues de Lisboa serve bem de padrão aferidor da alteração de estratégias. Activo desde 1590, só nesta conjuntura se intrometeu no transporte, simbolizando a maior abertura do sector a investidores pouco familiarizados com a vida a bordo. Se haveria comerciantes--armadores, prevaleciam lógicas distintas nos investimentos em cada uma das esferas do negócio de distribuição. Os senhorios utilizariam com parcimónia, entre 1580 e 1601, os espaços disponíveis nos seus navios para colocar mercadoria própria. Depois de 1624, parece haver um aproveitamento quase integral de cada fracção e uma significativa difusão da figura do armador-mercador. Não obstante, estes

---

[1001] - AHU, *Cons. Ult.*, cod.13, fl. 279. Consulta do Conselho Ultramarino, de 19 de Dezembro de 1645.
[1002] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.151, fl. 187.
[1003] - Amélia Polónia, *Ob. Cit.*, p. 390.

agentes acompanharam a subida das taxas de frete por imposição dos custos do prémio do risco. Essa espiral inflacionista teve na integração vertical uma resposta eficaz.

Questiona-se a apreciação do transporte como um acessório do tráfico no mundo das trocas do Antigo Regime. Talvez fosse em certas rotas e em certas conjunturas. A sobreposição dos grupos de operadores, num e noutro nível de negócio, tem sido responsável por essa interpretação da armação como área subsidiária do comércio, mesmo em empórios marítimos como Veneza[1004]. Na verdade, como devidamente sublinhou Ralph Davis, as diversas origens sociais dos capitais não retiram ao sector formas de rentabilização autónomas, aliás bem sintomáticas do perfil e especialização dos mestres-gestores do navio. Os trabalhos de James Shepherd e Gary Walton[1005] e de Douglass North[1006] que, com a obra de Ralph Davis, compõem os melhores modelos de abordagem dos aspectos económicos do transporte marítimo, partem do pressuposto da sua demarcação relativamente ao tráfico. A literatura que insiste em ver na heterogeneidade dos investidores um sinal da subalternidade do transporte perturba, ainda, a observação das diferentes funções portuárias e inviabiliza o reconhecimento do acto de fretamento de navios próprios como uma escolha dos mercadores, uma estratégia, quando os tempos o requeriam. Em suma, tem impedido que se admita ser uma estratégia conjuntural de redução de custos de transacção[1007].

As modalidades organizativas na circulação de mercadorias, experimentadas depois de 1624, espelham, portanto, a crise de um mercado de serviços, com frequentes desajustamentos da oferta à procura, exposto a níveis de risco sem precedentes, estimulando a compra de partes num navio, a transmissibilidade das fracções e a gradual impessoalização das sociedades de armação. As barreiras legais à colaboração estrangeira valorizavam a compra

---

[1004] - Ugo Tucci, "Venitian Ship-Owners in the XVI th Century", *The Journal of European Economic History*, vol. 16, nº2, 1987, pp.277-296, p.282-283.

[1005] - *Shipping, Maritime Trade and the Economic Developement of Colinial North America*, Cambridge, 1972.

[1006] - Nomeadamente, "Sources of Porductivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *The Journal of Political Economy*, vol 76, nº5, 1968, pp. 953-970.

[1007] - São, assim, perspectivadas como novidades contemporâneas modalidades organizativas com séculos de existência. Enquanto o comerciante/armador da Europa Moderna se toma como símbolo da menoridade do sector dos transportes, já "companhias de navegação", entenda-se, sociedades em comandita por acções, datadas de 1870 e 1880, em que o número de sócios era diminuto, sendo a maior parte comerciantes, são apresentadas por investigadores como específicas da modernidade do século XIX, e como prova das vantagens da integração vertical. Jesús Maria Valdaliso, "Las Empresas Navieras Españolas. Estrutura y Financiacion (c.1860-1935)", em Francisco Comin, e Pablo Martin Aceña (ed.), *La Empresa en la Historia de España*, Madrid, 1996, pp. 303-323.

de uma "praça" como meio escasso e insubstituível para a importação do açúcar. Os agentes mercantis perpetuaram deste modo o negócio. Sublinhe-se, contudo, na relação entre o comércio e o transporte de açúcar, a anterioridade das motivações mercantis para a verificada difusão de certas inovações organizativas no transporte. Desde que o mercado dos bens compensasse, contornavam-se as dificuldades deste sector. Uma apreciação que se conforma com os reparos de Russell R. Menard quando questionou os ganhos de produtividade no transporte nos século XVII e XVIII como uma condição necessária à expansão do tráfico colonial. Procura demonstrar os casos limitados a que se aplica este pressuposto, em parte generalizado por Douglass North aos séculos de expansão. O mais significativo dos circuitos, o da rota pelo Cabo, constitui o melhor exemplo de como o tráfico aumentou e prosseguiu sem que se registassem durante os séculos XVII e XVIII ganhos de eficiência no sector, mensuráveis por uma redução das taxas de frete. "Just as one can question the contribution of long-range trade to economic development, one can minimize the contribution of falling transport costs to the growth of commerce". Era possível vencer a tirania do espaço com ganhos de produtividade nos sectores da produção, apesar da persistente ineficiência do transporte[1008]. No caso português, com o açúcar do Brasil, a tirania da distância foi superada pelos elevados prémios de arbitragem. Esse o móbil dos comerciantes para contornarem a ineficiência do transporte.

Alguns operadores, nesta época, ensaiaram ainda a compra de engenhos desactivados desde a crise de 1618-1623. Realizaram a integração de todas as fases por que passava o produto. Comerciantes/senhores de engenhos / armadores suportaram os anos escaldantes da guerra nas águas do Atlântico. Gaspar Pacheco é figura emblemática. Estará na Companhia Geral. A intervenção da armada do terceiro comboio organizado pela empresa traria a almejada capitulação do Recife holandês em 1654. Esperaria reaver os seus engenhos da Goiana comprados em 1624 aos Cavalcanti?

Para a perpetuação do tráfico terá sido igualmente decisiva a predisposição de outro grupo ocupacional para continuar a arriscar os seus bens e a sua integridade física numa rota mal protegida das armas da WIC. Os contratos de "obrigação de dar praça" desvendam uma indústria de construção naval estimulada pelas encomendas de mareantes, os "mestres",

---

[1008] - Russell R. Mernard, "Transport Costs and Long-Range Trade, 1300-1800", em James Tracy, (ed.) *The Political Economy of Merchant Empires. State. Power and the World Trade, 1350-1750,* New York, Cambridge, 1991, pp.228-275.

aqueles que teriam essa função a bordo porque os seus parceiros lhes retribuíam assim a iniciativa empresarial. Ainda que comerciassem alguns bens trazidos a bordo, a sua designação, merecida pela função na sociedade naval, recorda um tempo prolongado de aprendizagem, de experiência como agentes de transporte marítimo. Através dos mestres chega-se à preparação de cada viagem e à sua intervenção nesta inovação organizativa que remodelou a distribuição e a estrutura da propriedade dos navios.

3 - A armação

3.1 - Os mestres e as sociedades navais

Os contratos de "obrigação de dar praça", bem como outras escrituras referentes à propriedade, permitem, melhor que outras cartas de fretamento, reconhecer a importância do papel social do mestre no sector dos transportes.

Do universo de 379 viagens para o Brasil, 234 (62%) foram executadas por mestres- senhorios, em parte ou no todo, dos navios em causa. Cabia-lhes, por regra, encomendar e controlar a construção, avançando os capitais, muitas vezes angariados a crédito. Carpinteiros e calafates adaptariam a fábrica ao desejo do mestre. As variações detectadas na estrutura da frota, predominando, em certas fases, caravelas ou naus, reflectem, afinal, a sensibilidade destes agentes às conjunturas do sector e às opções dos fretadores[1009]. Por outro lado, a fragmentação da propriedade, a partir de 1624, resultaria da relativa renitência dos mestres em suportar um risco que, em tempos passados, assumiram isoladamente. Entre 1602 e 1614, cinco navios tiveram apenas o mestre como senhorio. Mas em 1626, Pantaleão Martins, natural de Matosinhos, procuraria no Porto compradores para 1/8 da nau que tinha preparada para Pernambuco, pois, como se explicaria na escritura de venda, "foi dito pelo mestre (Pantaleão Martins) que *por não arriscar tanto* e necessitar de dinheiro para fornecimento da nau e marinheiros", achara por bem partilhar o investimento. Obrigava-se a carregar 50 caixas para os parceiros e a garantir que esta fracção estaria sempre "aberta para coando eles quiserem carregar", desde que ele, Pantaleão

---

[1009] - Vejam-se os sintomáticos exemplos de Adão Fernandes e de Gaspar João. Começando por encomendar caravelas na época em que tinham procura, optaram, depois de 1614, por afretar naus. (Apêndice V, tabela de mestres reincidentes em contratos).

Martins, fosse sempre o mestre[1010]. Uma escritura, mais clara na sua prosa que muitas outras semelhantes, certifica a iniciativa do mestre na proliferação de sociedades navais com um número crescente de parceiros.

O recurso à venda de partes entronca na tendência altista dos juros do crédito a risco, muito procurado para a armação, numa época em que a legislação o interditava, aliás sem grande eficácia[1011]. Para obtenção de financiamento, os agentes de transporte acabariam por generalizar certas formas organizativas, ao fraccionarem a propriedade dos navios, captando para o sector investidores oriundos de outros segmentos socio--profissionais. Cada sociedade dependeria dos contactos estabelecidos pelos mestres no meio mercantil. Promoveram modelos empresariais que emprestaram às sociedades navais os traços da comandita, embora os parceiros pudessem antever o rápido trespasse da fracção. Se os sócios mudavam, nem por isso se dissolvia a empresa, reforçando o lugar do mestre como pólo das relações inerentes à propriedade de um navio. A tomada de posse, o lançamento da embarcação ao mar e o acerto regular de contas no final de cada viagem seriam os únicos pretextos para uma reunião, por vezes em ambiente de festa[1012]. A transmissibilidade das partes despessoalizava associações que, em tempos mais recuados, se pautavam pela postura solidária dos respectivos parceiros.

Independentemente da tipologia para classificar a natureza jurídica das companhias navais, o costume do "oitavar" seria uma forma de financiamento aproveitada pelos mestres para se conservarem activos. Justificavam o valor da parte vendida pela apresentação das despesas realizadas até ao momento do acordo. Por seu lado, os sócios reconheciam-lhes essa actuação empreendedora, dando-lhes o ónus, mas também as benesses, de gerir a empresa. No desempenho das suas funções de armadores estava implícita uma "procuração" dos outros participantes, dando plenos poderes para fretar o navio "para o estado do Brasil e para quaesquer partes (...) para cobrar fretes e avarias, para poder tirar e por no dito navio quaesquer oficiais e marinheiros"[1013], como se define numa das raras escrituras de contratação de um mestre. Essa particularidade não desvirtua a citação, sendo extensível a todas as demais circunstâncias em que o armador era co-proprietário[1014].

[1010] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.150, fl. 3v°.
[1011] - Ver capítulo III.
[1012] - Ralph Davis, *Ob. Cit.*, p.105.
[1013] - AHDL, C.1, C.25, L.123, fl.133; contrato de nomeação de mestre de 21 de Julho de 1621.
[1014] - AHDP, PO4, 1°série, L. 44, fl. 27. Polónia, Amélia, *Ob. Cit.*, p.386 e 391.

Preparar o navio, colocar-lhe os aparelhos, "as enxárcias de dentro e de fora", ter a nau "estanque de quilha e costado" - como se repete em todos as escrituras de fretamento - contratar a tripulação e prestar contas sobre despesas e receitas era incumbência do mestre[1015]. O livro de razão, actualizado em cada viagem, seria instrumento fundamental à harmonia entre parceiros, raramente ignorado nos contratos de registo da sociedade ou de nomeação do mestre, a indicar o nível de alfabetização exigido para o exercício desta função a bordo[1016]. A prova escrita também não evitou alguns desentendimentos. Henrique Sinel, como senhorio da nau N.Sra do Rosário, chegada do Rio de Janeiro em 1619, mandou prender Jerónimo Rodrigues, pois "tjinha obrigação de dar conta a elle henrique sinel dos fretes e avarias e não o fizera the o dia presente antes se queria embarcar outra vez"[1017]. O comerciante era dado a estes gestos coléricos. Também mandou prender uns mestres galegos quando foi procurador no Porto de D. João Zapata, administrador do sal em Lisboa, que os ilibou da pena[1018]. Neste caso de Jerónimo Rodrigues talvez tivesse razão, pois tais desacatos animavam o quotidiano das localidades marítimas[1019].

Para fornecer o navio, além da venda de partes, o armador recorria a créditos. Por isso o cuidado dos parceiros, determinando os limites dessas operações. Os credores não raro coincidiam com os fretadores. Um empréstimo de 200 000 réis, sem juros, a risco do credor/fretador, Gaspar Pacheco, autorizaria a negociar o transporte a preços extraordinariamente

---

[1015] - Estes os elementos comuns aos mestres ou patrões de nau em qualquer localidade marítima. Ver Paul Butel, "La construction navale et les industries annexes dans les ports de commerce au sud de la Loire (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) au XVIIe et XVIIIe Siècles", S. Cavacocchi (ed.), *I Porti como Impresa Economica. Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 maggio 1987)*, Florença, 1988, pp. 689-701, p. 697 ; N. Coll Juliá, "Art. Cit", p. 377; Carla Rahn Philips, *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore-Londres, 1986, p. 127-128.

[1016] - Como exemplo veja-se, AHDP, PO4, 1ª série, L. 44 fl. 27 ou AHDL, C1, C.25, L. 123, fl. 133. Sobre os níveis de alfabetização dos mareantes ver, Amélia Polónia, "Os Náuticos das carreiras Ultramarinas" em *Oceanos*, nº38, 1999, pp.113-128, p.123. Se é inquestionável a importância do domínio da escrita e cálculo, igualmente fundamental para a arte de marinharia, houve, na verdade, mestres e pilotos analfabetos. A Autora cita o caso aludido por Frazão de Vasconcelos. Outro se pode acrescentar, constante de um contrato de fretamento. O criado do tabelião assinou pelo oficial, esclarecendo "assino a rogo de João Lopez por não saber escrever". Segue-se Jº Lopez, intercalado com um sinal estilizado, da autoria do mestre. AHDL, C. 7ª, C.7, L.9, fl. 66, contrato de 20 de Outubro de 1578. Único exemplo detectado.

[1017] - AHDP, PO2, L.53, fl. 187 vº.

[1018] - Ver capítulo I.

[1019] - G. Scammel, "Manning the English Merchant Service in the 16 th Century", *The Mariner's Mirror*, vol. 56, nº2, 1970, pp. 131-154, p. 144.

baixos, a 12 000 réis a tonelada, no ano de 1626[1020]. Mais do que a propriedade, seria o crédito um dos veios aos serviço dos comerciantes para manipularem, a seu intento, as taxas de frete, embora seja este o único caso documentalmente comprovado. Acordos como este sublinham o entendimento cordial entre armadores e comerciantes, obtendo aqueles capitais para outros fins, muitas vezes do foro pessoal. Pressente-se aqui uma das mais valias sociais do gestor da nau.

Mesmo sendo co-proprietário teria direito a uma remuneração pelo seu trabalho, retirando-se do "monte geral" dos fretes as suas "avantagens". Uma quantia nada modesta, na ordem dos 30 000 réis por viagem[1021], pouco variável no tempo e no espaço dos portos do Reino. Se era salário bem inferior ao de um feitor-mor de engenho, auferindo o do Sergipe do Conde entre 70 000 e 100 000 réis[1022], era importância capaz de comprar cerca de três vinhas na Ilha da Madeira [1023].

Senhor e dono dos capitais durante meses, longe dos parceiros, o mestre teria suficiente margem de liberdade para se envolver em transacções que só a si conviriam. A cobrança de elevadas comissões, entre 6 e 10%, constituía uma via adicional para avolumar receitas pessoais[1024]. Subtis ajustes de contas, registadas no livro de razão, que entre armadores de Nantes passavam pelo cálculo enviesado da amortização do navio[1025], insinuam os aliciantes do cargo. Como tal, não era inteiramente desdenhado pelos parceiros. Um contrato celebrado no Porto de constituição de uma sociedade

---

[1020] - AHDL, C.1, C.30, L.146, fl. 74.

[1021] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p.51; BN Rio de Janeiro, Codice *Pernambuco*, I, 1,2, 35, fl. 45.

[1022] - Vera Lúcia Amaral Ferlini, *Terra, Trabalho, ...*133.

[1023] - José Manuel Azevedo e Silva,, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico. Séculos XVI-XVII*, Coimbra, dissertação de doutoramento em História, policopiado, vol. I., p. 176.

[1024] - Contratos em que se especifica a cobrança de uma comissão por o mestre se encarregar das transacções necessárias ao despacho das cargas, em nome dos carregadores: AHDL, C.1, C.28, L. 139, fl.5v°, 3 de Julho de 1624; Comissão de 6% pela venda de peixe em Pernambuco como comissionista de Walter Yate, 19 de Maio de 1623 , AHDL, C.1, C.27, L. 132, fl. 113v°; 8% pela venda de vinho das Canárias na Paráiba, como comissionista de Henrique Sinel, 16 de Setembro de 1620, AHDP, PO2, L.58, fl. 16; 10% pela compra de vinho em Tenerife e sua venda no Rio de Janeiro, como comissionista de Ventura de Frias Salazar e António Caleira, 13 de Outubro de 1603, AHDL, C.7^{A}, C.29, L.1, fl. 17; 6% pela venda de vinho da Madeira em Pernambuco e mais 3% pela compra de açúcar, como comissionista de Vicente João Moreno, 27 de Outubro de 1628, AHDL, C.1, C.32, L.159, fl. 123v°; 7% pela venda de vinho de Tenerife na Bahia como comissionista de Henrique Sinel, 12 de Outubro de 1628, AHDP, PO1°, 3ª série, L.154, fl. 90 v°. O valor das comissões é bastante superior ao que se generaliza no final do século XVII em França ou em Inglaterra, que rondava os 2-3%: Jacob Price, "Trasaccion Costs: a note on merchant credit and the organization of private trade", James Tracy (ed.) *Ob. Cit.*, p. 279; Jean Meyer, *L'Armement Nantais...*, p.157.

[1025] - Jean Meyer, *Ob. Cit.*, p. 157.

para a construção e exploração de uma caravela, feita em Aveiro, assinala a atenção dispensada ao cargo por todos os membros. Determinou-se que, rotativamente, cada um seria mestre da embarcação, começando por "Geraldo Mendes", promotor da obra em estaleiro, e "dahi jrão entrando os mais uelhos e da mesma maneira correra pela Antiguidade delles parceiros nas viagens que a dita carauella fizer para as partes do brazil e a qual sorte couber hir por mestre ira"[1026]. A caravela tanto andaria na costa, aos fretes do sal, como poderia ser expedida para o Brasil. Informação a não perder de vista. Em qualquer dos circuitos a cláusula teria de ser observada, sendo exequível porque todos os condóminos eram mareantes[1027]. Além da rotatividade, expedientes houve para condicionar o lugar a certos parceiros e excluir outros. Henrique Sinel, Gaspar dos Reis Lopo e Domingos Gonçalves assistem, na condição de senhorios, à escritura de venda do terço de Simão Nunes Homem na nau N. Sra da Ajuda. Comprou-o Paulo Matos Sequeira. Passaria a receber, pelo seu terço, os fretes e avarias correspondentes e, ainda, uma marinhagem - tanto quanto caberia a cada tripulante na repartição dos fretes - na condição de "nunqua poder meter mestre na dita nau nem fazer viagem nela"[1028].

Como comissionistas ou como procuradores dos parceiros e fretadores[1029], os mestres familiarizavam-se com o mundo das trocas. Conheciam os mercadores, conquistavam a sua confiança e utilizavam as redes já montadas. Raramente surgiram como fretadores dos navios que comandavam, mas procuraram crédito para traficar açúcar[1030], até no período em que os juros do risco dispararam. Diogo Cardoso, um dos grandes negociantes de Lisboa, proprietário de várias fracções, concedeu ao mestre da nau Jesus, Maria, José, onde nenhum deles detinha partes, um crédito de 40 000 réis, a risco, com juro de 50%, ida e volta, para que comprasse mercadorias e açúcar[1031]. O acerto do pagamento dos fretes poderia incentivar a inserção do mestre nos canais de distribuição. Cobrando-se uma taxa de 17

[1026] - AHDP, PO2, L. 93, fl. 42 v°.
[1027] - Amélia Polónia identifica casos bem frequentes entre parcerias de mareantes no porto de Vila do Conde, *Ob. Cit.*, p. 390.
[1028] - AHDP, PO2, L. 57, fl. 37.
[1029] - Contratos onde o mestre foi procurador para transacções, sem levar comissão: PO1, 3ª série, L. 152, fl. 82 v°, 20 de Novembro de 1627; PO1°, 3ªsérie, L. 162, fl. 185, 26 de Outubro de 1633; PO1°, 3ª série, L: 154, fl. 101v°, 14 de Outubro de 1628; PO2, L: 40, fl. 159, 23 de Julho de 1615; PO2, L: 40, fl. 24, 23 de janeiro de 1615; AHDL, C1, C. 48, L. 166, fl. 82 v°, 31 de Dezembro de 1625.
[1030] - Contrato de 19 de Julho de 1607, PO1°, 3ª série, L. 128, fl. 11.
[1031] - Contrato de 23 de Julho de 1627, AHDL, C.11, C.50, L. 174, fl. 114 v°.

000 réis a tonelada de frete, diz-se que seria pago metade em dinheiro e metade em açúcar, embarcado no Rio de Janeiro[1032]. Uma variante grata aos comerciantes que assim se defendiam do preço excessivo do transporte numa conjuntura altista do açúcar.

Nesta intromissão silenciosa, não prioritária, no tráfico de mercadorias, os mestres acrescentavam outros rendimentos às avantagens ou à sua parte na receita dos fretes, e cativavam os comerciantes, enredando-se nas suas malhas. Relações pessoalizadas, com rosto, a aliviar os serviços de um notário, tudo se resolvendo por um acordo privado assente nos ordinários "conhecimentos de carga" ou listas de mercadorias embarcadas. Papéis privados que, pelos exemplos conhecidos, ocasionalmente solicitada a sua transcrição para livro de notas, certificam não haver informação diferente do que se respiga em contratos celebrados com chancela notarial[1033]. Redigidos na primeira pessoa, do mestre, dos conhecimentos de carga consta a taxa de frete, quantidades de carga, tipo e nome do navio, portos de carga e escalas, agentes implicados e hipoteca da pessoa e bens do mestre. Escrituração desta natureza talvez explique o pequeno número de mestres reincidentes nos contratos de fretamento[1034], mesmo ao comando de navios diferentes. Nas escassas situações em que o mestre figurou novamente num acordo, em três tipos de casos houve nova ocorrência da outra parte contratante, compondo uma amostra limitada a nove observações. Além das três viagens que o sócio de Afonso Vaz d'Évora e de Diogo Francês executou, constando todos sempre das escrituras de fretamento, só Pedro Silva apareceria diante notário para fretar as suas caravelas, por duas vezes, aos mesmos mercadores: Manuel Rodrigues d'Elvas, Gaspar Fernandes Anjo e António Martins Viegas, em 13 de Agosto de 1599 e a 1 de Setembro de 1604[1035]. Situação semelhante oferece o mestre Baltazar Gonçalves, ao prestar serviços a Jorge Esteves. Quando comandou a caravela N. Sra da Consolação, fretou-a a este mercador do Porto e a outros de importância, como era Francisco Nunes Ximenes, em 5 de Dezembro de 1605[1036]. Em Agosto seguinte, encontrar-se-ia mais uma vez

---

[1032] - Contrato de fretamento a Gaspar Pacheco de 12 de Fevereiro de 1628, AHDL, C.11, C.50, L.177, fl. 4v°.
[1033] - Ver em Apêndice I um "conhecimento de carga".
[1034] - Para identificação dos casos reincidentes, tomou-se o nome do mestre e a naturalidade como associação obrigatória, uma forma possível de eliminar os homónimos. Apêndice, tabela de mestres.
[1035] - AHDL, C.11, C.12, L.44, fl. 48; C.11, C. 19, L. 74, fl.2.
[1036] - AHDP, PO2, L.24, fl. 185.

ligado a Jorge Esteves, agora acompanhado de outro homem de elite, Domingos Lopes Vitória, que repartia a logística dos seus negócios entre Vila do Conde e o Porto[1037], havendo de fixar-se em Madrid, nos meados dos anos vinte[1038]. Encontra-se, por fim, Luís da Costa Rasa, em 31 de Março de 1623, a obter um crédito no Porto, concedido por Jorge da Paz da Silveira, através do seu correspondente António Vaz de Gusmão[1039]. Quatro anos depois, por contrato de obrigação de praça, cruza-se de novo com António Vaz de Gusmão na posse da nau S. José[1040].

Os 39 mestres reincidentes em viagens para o Brasil garantiram 87 dos 379 casos estudados, cuja organização pressupôs a intervenção do notário. Daqueles 39, apenas quatro lidaram com gente já conhecida. Ora, qualquer destes universos é pouco fiável para se concluir a fraca experiência dos mareantes nas rotas do Brasil, presumindo que a maioria faria apenas uma expedição. Não é verdade. Muitas das comunicações do Reino com a colónia seriam concretizadas por homens conhecedores do trajecto, como lembraria Matias de Albuquerque, por volta de 1627: " de muytos anos a Esta parte se não tem perdido no mar nauio que venha daquelle Estado porque he já Viagem muy sabida Em que os mareantes andão muy pratico". As perdas deviam-se antes à falta de segurança nos mares, tomados por corsários ingleses, holandeses, "mourisquos e turcos"[1041]. Os mesmos mercadores e mareantes cruzavam-se com regularidade e os laços de confiança

---

[1037] - Amélia Polónia, *Ob. Cit.*, Apêndice B.9- Inventário geográfico dos mercadores.

[1038] - AHDP, PO2, L.25, fl. 183v°. Domingos Lopes Vitória era personagem com contactos variados na Península Ibérica. Fretava navios para o Brasil desde o início do século XVII, em conjunto com os Ximenes do Porto ou com Manuel Rodrigues Vila Real, outro indivíduo destacado do grupo, com trajecto já atrás relatado (capítulo II). Domingos Lopes Vitória tinha correspondentes em Castela, Simão e Lourenço Pereira, e outro de mesmo sobrenome em Sevilha, filhos de Diogo Pereira, sogro de Francisco Dias Mendes de Brito, que acabaria por se radicar em Vila do Conde, um porto com fortes ligações às Índias de Castela, como o provou Amélia Polónia (*Ob. Cit*, referências a Diogo Pereira e seus filhos, p. 590-591 e apêndice B.9). Através dos Pereira, tinha Lopes Vitória como correspondente em Lisboa esse opulento homem de negócios da cidade. Os seus filhos ficariam no Porto quando se transferiu para Madrid (procurações em AHDP, PO2, L. 60, fl. 3). Reside na vila da Corte pelo menos desde 1624, pois em 18 de Agosto de 1625 receberia quitação pelo desembolso de 6750 reales de prata referentes a um seguro sobre ¼ da nau Bom Jesus que se perdera em viagem a Pernambuco. Os seguradores foram, no entanto, os irmãos Justiniano, Paulo e Agustin, de quem Lopes Vitória estaria próximo, especificando a quitação passada pelo segurado que o negociante "arrequadou dos ditos Paulo e Agustin Justinianos" a quantia em questão. AHDP, PO2, L.68, fl. 87 v°). Uma amizade valiosa, pois estes genoveses faziam parte da alta roda dos financeiros de Filipe IV, emparelhando com os Centurion, Espinola, Imbrea e Balvi na negociação de um assento de 3 250 000 ducados em 1625 e de 3 000 000 para a Flandres em 1626 (Antonio Dominguez Ortiz, *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1960, pp. 29-31).

[1039] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.146, fl. n.n..

[1040] - AHDP, PO1°, 3ª série, L. 151, fl. 107v°.

[1041] - *Livro Primeiro do Governo do Brasil*, p. 36.

dispensavam a escritura pública[1042]. Só quando as partes fossem mutuamente estranhas conviria reforçar o acordo com outras formalidades e com os gastos daí advindos. O conhecimento recíproco, por reiterada vivência de situações semelhantes, reduzia os custos de transacção[1043] e dava a alguns mestres a credibilidade na praça conveniente a outros voos.

Não era extraordinário que um mestre/armador largasse o mar, em dado momento do seu percurso pessoal, e elegesse o tráfico como ocupação prioritária. António Luís, por duas vezes mestre de caravelas em viagem para o Brasil, em 1600 e 1604, seria senhorio de um patacho, em 1622, fazendo questão de se designar como "mercador de ocupação"[1044]. Insere-se no padrão de mobilidade social comum a qualquer cidade portuária[1045]. A gestão de um navio, apesar das tentativas de controlo dos sócios passivos, dava ao mestre expedito a possibilidade de constituir um património razoável. Teria, certamente, uma vida dura, correndo os perigos "de mar, fogo e corsários", como rezam os contratos de crédito a risco. Mas por isso obtinha remunerações. Lidava com os grandes comerciantes, abrindo-se-lhes as portas a um estatuto superior, à obtenção, até, de distinções próximas da nobilitação[1046].

Além do exemplo de António Luís, mais quatro se recolhem no contexto das rotas brasileiras. Luís Vaz de Resende surge em 1618 como mestre do N.Sra do Monte do Carmo na frota de Pernambuco, transportando pau brasil do contrato de André Lopes Pinto[1047]. Em 1628 possuía, na totalidade, uma caravela, sendo nela carregador, tendo o mestre a soldo[1048]. Em 1635 movia-se nos circuitos financeiros do Estado, arrematando o contrato do pau brasil em

---

[1042] - Relações preferenciais entre mercadores e armadores ditavam as regras de funcionamento do tráfego marítimo. William Miles, um importante comerciante de Bristol do século XVIII, declararia em carta ao seu correspondente na Jamaica que preferia manter o açúcar na colónia por um ano a pôr os seus bens em navios comandados por mestres que não conhecia, Keneth Morgan, *Bristol and the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*, Cambridge, 1993, p. 84. A confiança traria, como consequência, a especialização dos armadores em certos trajectos.

[1043] - Douglass North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, New York, Cambridge, 1990, p. 55. A concentração do tráfico e outros factores que reduziram o número de operadores, depois de 1640, aumentaria a probabilidade de encontros recorrentes, desvirtuando cada vez mais a fonte notarial para um retrato dos ritmos da navegação.

[1044] - AHDL, C.1, C.26, L.130, fl.47.

[1045] - Jacques Bernard, *Navires et Gens de Mer à Bordeaux...*, vol. II, p. 555-557.

[1046] - Ralph Davis, *Ob. Cit.*, p.84-90; Michel Mollat, "The French Maritime Community: a slow progress up the social scale from the Midle Ages to the Sixteenth Century", *The Mariner's Mirror*, vol. 69, nº2, 1983, pp. 115-128, p. 123-124.

[1047] - AHU, *Baía*, nº187, "Cópia do livro do feitor de André Lopes Pinto, contratador do pau brasil", Junho de 1617 a Julho de 1618.

[1048] - AHDL, C.11, C.51, L.179, fl. 100.

consórcio com Álvaro de Azevedo, homem com passado no Porto, mas então residente em Lisboa, penitenciado em auto de fé de 1628[1049].

O percurso de João Soromenho, de Sesimbra, é igualmente elucidativo. Dado como mestre e senhorio em parte de uma caravela, em 12 de Setembro de 1602, fretou-a nesses anos de rescaldo da peste em Lisboa a respeitáveis individualidades, incluindo Afonso Vaz d'Évora, António Rodrigues da Veiga, André Soares e Manuel Gomes d'Elvas[1050]. Voltaria a aparecer em escrituras notariais vários anos depois, em 1642, ao contrair um crédito de 100 000 réis, a juros de 75%, para fornecimento da nau que detinha na totalidade em direcção ao Rio de Janeiro[1051]. O negócio prometia, quando se fintavam os corsários holandeses. Em 1652, João Soromenho estaria nomeado para capitão-mor da frota que a Companhia Geral planeava para esse ano. Acumulava ao cargo a honra do hábito de "cavaleiro da Ordem de Cristo"[1052].

Outros mestres ficariam conotados com a Companhia Geral. Nicolau Carvalho, do Porto, governava uma nau em 16 de Julho de 1627. Fez viagem para a Bahia, com carga de Rodrigo António Bravo, a quem cobrou a taxa de 16 000 réis a tonelada. No Brasil contactaria com os correspondentes do comerciante, gente de importância, como Diogo Lopes Ulhoa e Pascoal Bravo[1053]. Em 1634, aparece como proprietário-carregador[1054] e em 1643, actuava como procurador de um tal João Rodrigo Bravo, morador em Lisboa, dando crédito em seu nome, a juros de 80%, a Domingos Varela Barca, capitão do navio S. José, a desaferrar para a Bahia[1055]. Nessa década, Nicolau Carvalho marca os livros das alfândegas da cidade do Porto pelas quantidades de açúcar dizimadas[1056]. Constituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, seria um dos administradores até 1651, quando, por seu falecimento, entrava em cena Henrique Fernandes Mendes[1057].

Matias Lopes, ao comprar uma "nau flamenga" no Porto, criava uma sociedade, onde tinha fracção maioritária, com homens da elite. Estêvão de

---

[1049] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol V, Lisboa, 1855, p. 59. Sobre Álvaro de Azevedo, ver capítulo II.
[1050] - AHDL, C.11, C.2, L.9, fl. 84.
[1051] - AHDL, C.7^{A}, C.56, L.4, fl.66.
[1052] - AHDL, C.7^{A}, C.62, L.7, fl. 68.
[1053] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.151, fl. 137. Anita Novinsky, *Ob. Cit.*, p. 80-81: um trecho esclarecedor sobre a preeminência da figura de Diogo Lopes Ulhoa na sociedade bahiana.
[1054] - AHDP, PO1°, 3ª, L.163, fl. 218.
[1055] - AHDP, PO2, L.101, fl.149 v°.
[1056] - Ver capítulo II.
[1057] - Contrato que refere Nicolau Carvalho como administrador: PO2, L.114, fl. 191v°.

Brito Freire, Diogo Rodrigues de Lisboa, Pero Van Justren, do Porto, e António Velho Barreto, de Viana eram seus sócios[1058]. Manter-se-ia a bordo de navios na rota da Bahia, vindo a servir os negócios do Governador António Teles da Silva que o referiria no seu testamento redigido em 1646. Nos estatutos da Companhia Geral, promulgados em Março de 1649, consta Matias Lopes da lista dos conselheiros.

Estes percursos têm um ponto em comum: os mestres bem sucedidos relacionaram-se com os grandes mercadores. Parasitaram as suas redes. Infiltraram-se no comércio de açúcar, adquiriam distinções sociais. Um deles seria cavaleiro da mais prestigiada Ordem Militar. Os registos alfandegários permitem ponderar o contributo destes armadores na entrada de açúcar no Reino, dizendo da frequência com que aumentavam os rendimentos auferidos nos fretes com outras actividades. Em quatro anos, 1639, 1647, 1650 e 1653, observados por sondagem, parece irrelevante a quantidade trazida por estes oficiais (quadro LII), embora as variações sejam de monta. Ao lado dos que dizimaram uma caixa, outros estiveram entre os dez primeiros lugares numa hierarquia de operadores, para depois se lhes perder o rasto[1059]. Quantidades singulares mas circunscritas a uma viagem, a um ano. Enquanto se reviam como homens do mar, os mestres entenderiam o transporte como a sua ocupação principal e o tráfico seria a isso subalternizado, adoçando a irregularidade das receitas de cada expedição.

QUADRO LII

Importações de açúcar (em arrobas):
Os mestres entre os agentes de tráfico

	1639	1647	1650	1653
Total de operadores	77	161	39	110
Total de importações	11 387	30479	7188	33302
nº de mestres	8	9	2	5
Importações dos mestres	6 %	6,8%	11%	6%

Fonte: AHDP, *Cabido da Sé*, Livros de Redízima e Portagem

[1058] - PO1º, 3ª série, L.153, fl. 6vº. Contrato de 24 de Março de 1628.
[1059] - Ver capítulo II.

Especializados num ofício considerado entre as artes mecânicas, gozariam de algum desafogo económico, podendo transfigurar-se em prestamistas. Não é invulgar a escritura de obrigação de Manuel António Porto como devedor de Francisco Luís Sol, capitão de seu navio[1060], morador em Matosinhos, que dispôs de 400 000 réis para emprestar à razão de juro de 6,1/4. A partir de 1641, salpicam os registos notariais do Porto contratos idênticos, dando os mestres/capitães como credores de maquias superiores às costumeiras nas suas dívidas passivas, contraídas a risco, para fornecimento dos navios[1061].

A intimidade com o grupo dos comerciantes do tráfico de longa distância e, sobretudo, a atenção que o Estado votava à marinha e actividades afins, distanciavam os mestres e pilotos, funções com frequência intermutáveis, dos outros "mareantes", essa camada social em expansão em certas localidades litorâneas. Conhece-se o resultado de uma das matrículas gerais realizada em 1620[1062]. A informação não está completa, faltando Lisboa e alguns locais algarvios. Não deixa, porém, de ser um dos melhores documentos para avaliar o significado das actividades marítimas nos portos do Reino (quadro LIII).

Para uma população na ordem dos 1 400 000-500 000 habitantes[1063], um cômputo que, mesmo incluindo Lisboa, totalizaria pouco mais de 6500 homens[1064], permite estimar em apenas cerca de 1% os recursos humanos afectos ao mar[1065]. A diferença relativamente aos Estados Gerais é flagrante. Para um potencial demográfico equiparável, 1 500 000 habitantes, recensearam-se em 1635, 50 000 homens na marinha[1066].

[1060] - capitão generaliza-se, nos meados dos anos quarenta, para apelidar os mestres de um navio de gávea.
[1061] - Veja-se exemplo: AHDP, PO2, L.103, fl. 131 v°.
[1062] - Síntese do documento de Simancas (SP 1 474 m, pp.335-336) em F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique...*, p.77.
[1063] - V. Magalhães Godinho, *A Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 3ª ed., Lisboa, 1977, p.21.
[1064] - Na fonte de Simancas, o total ascende a 6260 homens. Em carta datada do ano de 1600, Diogo Brochero contaria cerca de 300 marinheiros em Lisboa, F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 77.
[1065] - A ponderação deveria ser realizada sobre a parte da população activa. A inexistência desta informação obriga àquele cálculo grosseiro.
[1066] - Jaap Bruijn, e Els Van Eyck Van Heslinga, "Seaman's employment in the Netherlands (1600-1800)", *The Mariner's Mirror*, vol. 70, n°1, 1984, p. 10-11.

QUADRO LIII		
Matrícula Geral dos Mareantes (1620)[1067]		
	Localidades	**N°de mareantes**
Zona Norte	Caminha	62
Subtotal - 2452	Viana	437
% Zona Norte - 39,2	Esposende	110
	Vila do Conde	135
	Porto e termo	1379
	Póvoa	32
	Azurara	297
Zona Centro/Norte Tejo	Aveiro	177
Subtotal - 1658	Redondos	71
% Zona centro/norte - 26,5	Buarcos/Figueira/Tavarede	160
	Pederneira	157
	Peniche	628
	Cascais	465
Zona centro/sul	Almada	354
Subtotal - 1597	Sesimbra	283
% Zona centro/sul - 25,5	Setúbal	856
	Aldeia Galega	104
Algarve	Lagos	250
Subtotal -543	Vila Nova de Portimão	178
% Algarve - 8,6	Alvor	89
	Albufeira	26
Total		**6250**

Aquela apreciação geral para o Reino em 1620, mascara, no entanto, significativas desigualdades regionais. Em Viana, os mareantes (pilotos, mestres, marinheiros e pescadores) representariam aproximadamente 17% da população activa[1068]. Se a zona norte preenche cerca de 39% do recenseamento, dominando o Porto e termo, é evidente o poder superior de atracção das actividades marítimas em pequenas povoações como Peniche, Cascais ou Setúbal. Não surpreendem, ainda assim, as queixas sobre a falta de gente para tripular as naus do Reino[1069], grave para o Estado e para os particulares e mal remediada com a promulgação de regimentos que apelavam

[1067] - A partir de F. Mauro, *Ob. Cit.*, p. 77, reordenando os dados por regiões diferentes das consideradas pelo Autor e desmembrando a "Comarca" do Porto para individualizar Vila do Conde, Póvoa e Azurara, cujos valores foram obtidos em Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mareantes de Viana*, p.19, nota 8. Corrigiu-se o total calculado por Mauro respeitante a "Rive Gauche du Tage": 2140.
[1068] - Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mareantes de Viana...*, p. 21.
[1069] - F. Mauro, *Ob. Cit.*, p.78.

QUADRO LIV

Cartas de exame de mestres e mestres-pilotos da carreira do Brasil

	Lisboa	Viana	Porto/Termo	Sesimbra	Aveiro	Vila Conde	Azurara	Ilhas	Atouguia	Setúbal	Portimão	Mondego	Buarcos	Peniche	Lagos	Cascais	Caminha	Pederneira
1596	1																	
1598	3	1																
1599	1		1	2														
1600	4		1	2	1	1												
Sub total	9	1	2	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1602	5		1	1	1			2										
1603	4																	
1606	3		4			1			2	1	1							
1607	10	2	2	4	2					3		8		2				
1608	12		1					1	3	1	1			1	1			
1609	8		5	3	1	3		2	1			2	1	4		1		
1610	5		1	1					1				1	7		1		
1611	8	1	8			1		1	2			1	3	9				
1612	6	1	4			2		3				2		3		1	2	
1613	3		6	3				5		2		3		6				
1614	1		6	1				4				1	2	4		1	1	
sub total	65	4	38	13	4	7	0	18	9	7	2	17	7	36	1	4	3	0
1615		2	1	1		1		2				1		1				
1616	2		3	1				1				2		2		2		
1617	1		2					1						1			1	
1618	1		2												1	2		
1619	1		4		1									2		1		
1620	3	1	5	1												1	1	
1621	1	1	6		1			1						1			1	1
1622			1		2				2									
1623	2	1																
sub total	11	5	24	3	4	1	0	5	2	0	0	3	0	7	1	6	3	1
1624	1	3	4				1	1	1	1				4		1		
1625		4	2							1								
1626								1						4				
1627		2																
1628			1														1	
1629	4		3					3						1				2
1630		1																
1632							2	1						2				
1633		1	2											3				
1635	1	1					2											
1636	1													1				
1637			1															
1638		1												1			1	
1639		3	2															
sub total	7	16	15	0	0	0	5	6	1	2	0	0	0	16	0	1	2	2
Total	92	26	79	20	9	9	5	29	12	9	2	20	7	59	2	11	8	3

à iniciação de moços para as artes da marinha[1070]. Os cargos superiores de governança de um navio, piloto e mestre, exigiam tempo de aprendizagem, dando-se os primeiros passos no desempenho de tarefas menores, de grumete, até se chegar a contra-mestre ou sota-piloto[1071]. A realização de várias viagens traria as condições para solicitar um exame que o Estado teimava em tornar obrigatório.

A instituição dos exames esclarece o grau de especialização esperado deste segmento dos oficiais mecânicos. Pilotos e mestres deveriam requerer a prova para cada carreira em particular e a carta obtida, se confirmada a sua perícia, apenas os autorizava a navegar nas rotas em que fossem aprovados. Uma escalada na hierarquia de um ofício, comum a qualquer outra no mundo do trabalho do Antigo Regime, mas esta, desde meados do século XVI, que se sujeitava à ingerência do poder central, por intervenção do Cosmógrafo-Mor, cargo de nomeação régia, tendo sido Pedro Nunes o primeiro nomeado. Os regimentos reguladores deste ofício davam ao Cosmógrafo oportunidade para fornecer ensinamentos teóricos aos oficiais de navegação e para supervisar os exames. O diploma de 1592, o único cujo texto completo é conhecido, remete para um anterior, promulgado em 1559, deixando perceber que já então estava aberta uma aula de matemática, "para ouuirem de sua livre uontade os pilotos, sotapilotos, mestres contramestres guardiães a cujo cargo está o governo das ditas viagens"[1072]. O trecho aponta os pilotos e mestres como papéis especializados na organização e condução das viagens, convidando-os a completar com uma instrução teórica os conhecimentos recebidos a bordo. Em certas carreiras, como a do Brasil, Guiné, Ilhas ou Índias de Castela, melhor, à excepção da Carreira da Índia, os mestres tinham domínio da pilotagem e propunham-se a ter um certificado respeitante a vários daqueles circuitos. Enquanto os que se abalançavam à Rota do Cabo preteriam as demais e apenas procuravam uma carta de mestre ou de piloto, nas carreiras atlânticas, raros foram os que fizeram exame em apenas um trajecto e que não reuniam ambas as especializações. Donde, a maioria do corpo de oficiais de

---

[1070] - Leonor Freire Costa, "Os regimentos sobre a matrícula..."p.103 e p.115.. Carla Rahn Philips sublinha devidamente em que medida este tipo de legislação é revelador de uma crónica escassez de mão-de-obra para as armadas reais. Secundariza as explicações geralmente avançadas, demasiado presas a factores económicos – salários mais baixos pagos pelo Estado ou o relativo estatuto desprestigiante de ofício mecânico – sublinhando antes os efeitos da estrutura demográfica peninsular como um dos factores a considerar, Carla Rahn Philips, *Ob. Cit.*, p. 141.

[1071] - Mareante seria designação genérica para os lugares inferiores de grumete a sota-piloto, Amélia Polónia, "Art. Cit.", p. 122.

[1072] - A. Teixeira Mota, *Os regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal*, Lisboa, 1969, p. 32.

navegação compunha-se de indivíduos que poderiam acumular os dois lugares superiores da tripulação[1073]. Os juízes do exame reuniam indistintamente mestres e pilotos, testemunhando que o candidato realizara pelo menos seis viagens de ida e vinda na carreira em avaliação. O futuro mestre teria de responder a um questionário sobre "ha fabrica da nao e nome de todos os seus aparelhos e enxarceas e que averão mister para ir bem guarnecida a sua Nao e assy de gente para a marear e como deue ocupar no seruiço della. E que bastimentos serão necesarios para ella e modo que deuem ter em arrumar e alojar os ditos bastimentos, artilharia, monições e as mercadorias"[1074].

A colecção destas cartas de examinado e o *Livro de Ementas*, matrícula de todos os creditados, podendo assim ser nomeados para armadas reais, são fontes estudadas por Amélia Polónia. Nelas procurou as localidades do Reino mais importantes para a armação, vendo no número de oficiais especializados um indicador válido. Descobre-se a projecção de Lisboa, para o período de 1596 até 1648, que inclui todas as carreiras, mesmo a da Índia. Mas aqui convém atender à do Brasil, ainda que em acumulação com outras atlânticas, mas eliminando todos os casos de mestres-pilotos que, tendo carta para as Índias, Guiné e Ilhas, não tiveram para aquela parte do império. Também terão de ser excluídos os poucos candidatos a pilotos e não a mestres. A partir do tratamento da fonte publicada, seleccionaram-se os casos relevantes para este trabalho, o que, naturalmente, não questiona a análise de Amélia Polónia[1075].

Destacam-se três localidades, Lisboa, Porto e Peniche, como os grandes centros de recrutamento dos mestres/ armadores do Brasil (quadro LIV). No entanto, o seu contributo não é simultâneo, entre 1596 e 1639, datas melhor cobertas pela documentação. Dos 92 mestres examinados residentes em Lisboa, 80 % obteve a carta entre 1596 a 1614, sendo os anos de 1607 e 1608 especialmente ricos. A emergência do Porto e termo é sensível entre 1606 e 1614 (60% dos casos identificados com residência nesta região). No período seguinte, os candidatos desta cidade e termo esmagam em número os de Lisboa. Peniche traz uma cronologia paralela. 61% dos 59 oficiais daqui naturais fizeram exame entre 1606 e 1614, rareando, a partir desse ano, os interessados no Brasil, o que não os impedia de se manterem voltados para

---

[1073] - Amélia Polónia, *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648)*, Sep. *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, I série, Vol. II, 1995.
[1074] - A. Teixeira Mota, *Ob. Cit.*, p.44.
[1075] - Amélia Polónia, *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648)*.

outras carreiras, como a das Índias de Castela. Mesmo assim, na fase posterior a 1624, Peniche forneceria mais armadores que o Porto ou Lisboa e só nesta época os homens de Viana deram renovada atenção ao exame. De um modo geral, surpreende a modéstia da vila do Lima, com apenas 26 casos, menos três que as Ilhas (Madeira e Açores). Merece uma nota o comportamento de Sesimbra, Aveiro ou Vila do Conde, em desencontro com o da Pederneira ou Azurara. Ali, o número de candidatos começa a escassear quando se vislumbra a maior mobilização da Pederneira e de Azurara. Em síntese, 1601 a 1614 foram os anos mais apetecidos da carreira do Brasil, liderando, então, Lisboa. A fase seguinte é marcada por uma acentuada redução dos exames, só sensível nesta carreira, pois a das Índias de Castela não traça uma linha descendente, pelo contrário, antes atinge um pico máximo entre 1622 e 1624, dissonância já detectada na actividade notarial[1076]. De 1624 a 1639 confirma-se o afastamento dos armadores de Lisboa. É então que Viana, Porto e Peniche se equiparam diante da anulação da cidade cabeça do reino.

Esta documentação diz alguma coisa sobre a participação das localidades marítimas na navegação brasileira. Mas no conjunto das 379 escrituras, entre 1580 e 1640, apenas 26 mestres fizeram alarde das suas habilitações. Não seria completa a receptividade destes profissionais à passagem pelo exame. Por isso, talvez a sua naturalidade/residência, explicitada nos contratos, seja uma via complementar e necessária para resolver a questão da hierarquia dos portos de armação arrastados pelo tráfico de Lisboa e Porto.

3.2 - Os portos de armação ao serviço do açúcar

Atendendo aos recursos humanos de cada localidade, uma parte significativa dos tripulantes seria do conhecimento do mestre, sob pena do oficial se confrontar com problemas de disciplina a bordo, difícil de acautelar entre gente dada a rebeliões e "rebaldaria", termo utilizado como desculpa por capitães ingleses para o desrespeito à navegação em conserva. Problema extensivo a qualquer expedição, esse da disciplina a bordo e das tensões entre

[1076] - Ver capítulo I. Para o comportamento da série dos exames que envolveram a Carreira das Índias de Castela, Amélia Polónia, *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas...*, p.287-289.

dezenas de indivíduos obrigados a um quotidiano confinado ao espaço do navio. A aceitação da autoridade do capitão/mestre constituiria o elemento catalisador da concórdia[1077]. O conhecimento mútuo e a sondagem prévia sobre o comportamento dos homens a contratar afiguravam-se essenciais[1078]. A confiança constrói-se nas relações de vizinhança. Baseados neste pressuposto, vários estudos de história marítima consideram a residência do mestre como indicador admissível para reconstituir o mapa dos portos de armação, atendendo aos recursos humanos afectados a este sector da economia[1079].

Em Portugal, contudo, a prolongada guerra com os Estados Gerais agravava as limitações da mão-de-obra para as armadas da Coroa ou para os navios de particulares, sobretudo depois de 1623. Um problema já vislumbrado na matrícula geral de 1620, mas que se exacerbaria com a urgência de contingentes assinaláveis para serviço no mar ou nos presídios do império. Entre 1633 e 1634 estiveram embargados os navios do Reino para reunir efectivos para um socorro a Pernambuco. Muitos dos que estavam retidos em Viana conseguiriam autorização para desaferrar, desde que libertassem os marinheiros para a armada[1080]. Indeferir a petição subjacente sortiria o mesmo efeito. Sem tripulantes, como seguir viagem? Impunha-se explorar o potencial das forças estrangeiras, o que originava mais umas formalidades, papelada em lenta circulação pelos Conselhos, à espera da licença para contratar homens do norte da Europa. João Pereira Corte Real, em 1621, veria com bons olhos essa imigração de artilheiros estrangeiros,

---

[1077] - Pierre Moreau, em viagem para o Brasil numa das armadas da WIC, relatava quanto as praxes dos marinheiros irritavam a soldadesca. Os marinheiros queriam molhar os novatos que ainda não tinham passado pelas rochas, na latitude de Lisboa, e os soldados, pouco satisfeitos com o baptismo, arremessaram as armas. Pretexto suficiente para se encetar uma rebelião só acalmada com a intervenção do mestre-capitão.(*História das Últimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses*, p, 59).

[1078] - A mão-de-obra disciplinada e submissa não caracteriza o mundo do trabalho do Antigo Regime. A literatura inglesa explorou o tema. No clássico romance de Robert L. Stevenson, tudo começaria pela desastrada atitude do escudeiro Trelawney quando fretou o *Hispaniola*, ignorando as funções do capitão da escuna, o senhor Smollett, na escolha da tripulação. Smollett exporia as suas dúvidas aos fretadores, questionando-se se a tripulação obedeceria às suas ordens, precauções que levaram o Dr. Livesey a concluir: "You fear a mutiny" (*Treasure Island*, Leipzig, 1884, Parte II, Cap. IX, p. 78).

[1079] - P. C. Van Royen, "Manning the Merchant Merine: The Dutch Maritime Labour Market about 1700", *International Journal of Maritime History*, vol. I, nº1, 1989, pp. 1-28, p. 17. O autor utiliza fontes notariais - cartas de fretamento e manifestos dos mestres e tripulantes como testemunhos de acidentes em viagem para cômputo das avarias - e conclui: "The largest share of the seamen consistently came from the same region as the master". Jaap Brujn e Els van Eyck van Heslinga corroboram-no, ao afirmarem "one can assume that the master as representative of the shipowners recruited part of his men in his town or village", em "Art. Cit.", p. 13.

[1080] - AHU, *Pernambuco*, Caixa 2; 29 de Dezembro de 1634.

compreendendo o seu alcance para treinar os inaptos tripulantes portugueses[1081]. Ficou na poeira dos arquivos notariais a cópia de um dos muitos alvarás de concessão das tão aguardadas licenças. O exemplo data de 1659 e reporta-se a uma viagem do Porto à Bahia, na nau "charrua", onde Baltazar Robim tinha uma fracção, em sociedade com o irmão Gaspar, cavaleiro da Ordem de Aviz, com Manuel Cardoso da Fonseca, "homem de negócios que costuma navegar para o Brasil" e com Jaques Peter, residente em Estocolmo, possuidor de ½ desta nau. A autorização refere-se ao contrato de oito artilheiros, ditos incorrectamente de Hamburgo e de Lubeck, com soldo de 40 000 réis. Do alvará constam os nomes, idade e descrição fisionómica. Um deles, "vizinho da Suécia", tinha vinte e sete anos e, tal como os restantes, era de "corpo alto e espadoa larga e de pouca barba". A dele era ruiva; o cabelo, "sobre o crespo" e de "bons olhos". Homens corpulentos - altos e de espádua larga - treinados na manobra de artilharia, vieram preencher as vagas deixadas pelo recrutamento de jovens para os exércitos e para as armadas da Índia e Brasil. Esforço com drásticas repercussões demográficas, despovoando-se o Reino e desequilibrando-se em certas regiões a razão entre os géneros feminino e masculino[1082] . A profusão de caravelas de fugir, pela falta de marinheiros com experiência nas artes da guerra, era, afinal, o resultado perverso de sistemáticas punções realizadas pelo Estado. Um círculo vicioso só pontualmente solucionado pelo deferimento de pedidos para contratação de estrangeiros[1083].

Assim, os tripulantes dos navios nas rotas brasileiras poderiam ter desvairadas origens, não coincidentes em termos geográficos com a do mestre, assinalando a dispersão dos recursos humanos afectos ao sector. Mas para uma cartografia do negócio da armação, permanece válido o apuramento da naturalidade/residência destes oficiais, quando se questiona o tema através dos agentes promotores do transporte, na esteira do que tem sido feito em

---

[1081] - Ch. Boxer, "English Shipping in the Brazil Trade. 1640-1665", *The Mariner's Mirror*, vol 37,nº3, 1951, p.198-199.

[1082] -A maioria feminina, em certas áreas do Reino, terá sido expressada por proporções na ordem de 2:1, A.J.R. Russel-Wood, "Ritmos e Destinos de Emigração", Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp. 114-125, p. 116.

[1083] - Petições para contratar tripulantes estrangeiros, franceses e do norte da Europa, entre 1635 e 1640: AHU, *Baía*, números 594, 595, 597, 603, 795, 873, 875, 883, 884, 885, 887, 891, 910, 913, 914, 944, 950.

trabalhos sobre economias portuárias[1084]. As leis de navegação inglesas, de 1786, acabariam por confirmar o registo do navio no porto de residência do mestre, em geral o proprietário-gestor, um costume há muito instalado[1085]. É certo que os mestres em trânsito para o Brasil encontravam na cidade do Porto os capitais, o mesmo é dizer, aí se constituíram as sociedades de armação. Por outro lado, não devem ser esquecidos os numerosos casos concretizados graças aos comerciantes de Lisboa que exploraram as suas redes com a elite burguesa do norte de Portugal. O Porto recrudescia como centro de crédito fundamental à organização do transporte, tanto pelo poder financeiro dos homens de negócio da cidade, como pelas suas operações em nome dos correspondentes de Lisboa. Descobriu-se um circuito de capitais que unia os negociantes de ambas as praças. Uma particularidade perturbadora dos resultados esperados do escrutínio dos topónimos associáveis ao mestre para uma geografia financeira do sector, confirmando as reticências expressadas por Pierre Jeannin sobre o significado daquela pista[1086]. Mas a questão deverá ser equacionada de outra forma. Não está em causa a disseminação geográfica dos capitais aplicados na armação, sobretudo depois de 1624, processo, aliás, decisivo para reconhecer uma complementaridade portuária. Ainda assim, é indubitável a iniciativa do mestre na manutenção do tráfego brasileiro. As cartas de fretamento e outras escrituras referentes a uma viagem para o Brasil constituem, por isso, uma forma de rastreio das localidades de residência dos principais *empresários* do transporte de açúcar - na acepção de Schumpeter[1087]. Portos, ou povoações litorâneas, tomados pela naturalidade do agente de transporte, ganham sentido nas articulações estabelecidas com dois centros de tráfico: Lisboa e Porto.

[1084] - Keneth Morgan, na análise da frota ao serviço do tráfico de Bristol, assumiu a residência do mestre como sendo idêntico ao local de registo do navio (*Bristol and the Atlantic Trade...*, p. 35, tabela 2.1).

[1085] - Bernard e Lotte Baylin, *Ob. Cit.*, p.8.

[1086] - Pierre Jeannin, "Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 a 1640 d'après les sources prussiennes", M.Mollat, (ed.), *Le Navire et l'Économie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII Siècle. Traveaux du Troisième Colloque International d'Histoire Maritime Tenu les 30, 31 mai 1958,* Paris, 1960, pp.45-69, p.51.

[1087] - Joseph Schumpeter, "Teoria Económica e História Empresarial", em *Ensaios. Empresários, Inovação, Ciclos de Negócio e Evolução do Capitalismo*, Oeiras, 1996, p. 233 e, em especial, p. 244: "Por maior que possa ser o papel do auto-financiamento para o desenvolvimento de uma empresa, o núcleo inicial de meios só muito raramente é adquirido através da capacidade de poupança do próprio empresário - o que de facto é uma das razões, e significativa, que distingue o empresário do capitalista de forma tão clara como penso que a distinção deve ser feita".

Viana marginaliza-se nesta análise por dois motivos. Primeiro porque a divulgação da série de fretamentos encontrados no fundos notariais do arquivo distrital, até hoje obra de Manuel António Fernandes Moreira, não contém outra informação sobre o mestre além do seu nome. Procurar o que aqui se pretende obrigaria a reler uma documentação cujo maneio é de morosidade incalculável[1088]. Segundo, a crer nos resultados da matrícula geral de 1620, é visível a influência do sector dos transportes na economia de Viana e, no entanto, pouco frequentaram os seus mestres os cais de Lisboa e Porto. Frei Luís de Sousa apontou bem a causa da prosperidade da região, pondo o Brasil "a terra mocissa de riquezas porque se estendem os proveitos a todos, succedendo *nos mais dos navios serem armadores e marinhagem em tudo da mesma terra*"[1089]. A vila assistia à descarga de caixas de açúcar pela actividade dos mercadores, mestres e marinheiros locais, todos cúmplices no negócio alicerçado na emigração para o Brasil, logo nos primórdios do ciclo da cultura da cana. Avolumava o dinamismo da vila a atenção dos homens de cabedal estantes em Lisboa e no Porto que a elegeriam, em certa conjuntura, como porto adequado ao retorno dos navios enviados para a colónia[1090].

Desde o último quartel do século XVI que a guerra nos Países Baixos alterara a direcção dos circuitos económicos intra-europeus, adormecendo os principais eixos comandados de Antuérpia. Muitos dos portos de armação do Reino, que haviam sido instigados pela reexportação de produtos coloniais, ou pela vitalidade de certas rotas inseridas no complexo económico do império da primeira metade de Quinhentos, entraram em decadência[1091]. O estudo de Vila do Conde no século XVI vem comprovar que a vila se afirmou como centro de armação vocacionado para as rotas de reexportação em direcção ao nordeste da Europa, enfeudando os seus destinos, segundo Amélia Polónia, de prosperidade ou de estagnação, ao pulsar do porto de Lisboa. A segunda metade da centúria de Quinhentos trouxe as marcas da decadência do sector marítimo, só parcialmente remediada no tempo dos Filipes, graças a uma

---

[1088] - A síntese da informação constante dos contratos de fretamento realizados em Viana do Castelo, divulgada em *Os Mercadores de Viana* ..., não especifica a naturalidade do mestre. Pode depreender-se que todos seriam residentes na Vila...

[1089] - Citado em Jaime Cortesão, "A geografia da Restauração", *Congresso do Mundo Português*, Vol. VII, Lisboa, 1940, pp. 671-687, p.683; Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. I, Lisboa, 1904, p. 132.

[1090] - Ver capítulos I e IV.

[1091] - Ana Maria Pereira Ferreira, *Ob. Cit.*, p. 274-278; Leonor Freire Costa, *Ob. Cit.*, p. 147-148.

preferência dos seus agentes pelos circuitos das Índias e dos escravos[1092]. Tal como em Vila do Conte, em Viana da Foz do Lima, as décadas finais do século XVI seriam dramáticas, ressurgindo as actividades marítimas pobres, de pesca, embora aqui a promessa de recuperação estivesse no Brasil e não tanto nas Índias de Castela[1093]. Incentivados pelo tráfego no Atlântico Sul, os armadores reconverteram os recursos pesqueiros em frota mercante. Extinguiam-se, segundo Frei Luís de Sousa em 1619, as oitenta barcas existentes cinquenta anos antes, porque todos haviam trocado "animosamente a pobreza das redes e segurança das praias pelas esperanças e perigos do alto[1094]. A pulverização do tráfico não inibia a pequenez das embarcações. O investimento inicial poderia continuar preso a navios de modestas arqueações. O sucesso do negócio, por um lado, e a pirataria berbere, nos anos imediatos a 1614, por outro, imporiam algumas alterações. A frota de caravelas ficaria esquecida[1095].

O expediente dos armadores de Viana, reconvertendo cargas de peixe e sal em caixas de açúcar, ao serviço de outros paladares e de nova clientela, não é singular. Desenha um padrão pela conformidade a outros localidades inicialmente discretas que, a prazo, se exibiriam como assinaláveis portos de tráfico. Roterdão, até Amsterdão, começaram por ser centros piscatórios, no século XVI. Os seus armadores envolveram-se timidamente no comércio, carregando pequenas quantidades de mercadorias para paragens próximas - Inglaterra ou norte da França. Dirigiam o tráfico de retorno para o seu porto de origem[1096]. Por outro lado, seria na pesca que muitos dos mareantes se iniciavam na vida a bordo[1097] e seria atendendo à intermutabilidade dos investimentos na pesca, tráfego costeiro do sal e nas rotas do açúcar que um grupo de mareantes do Porto mandaria construir uma caravela, em 1636[1098].

[1092] - Amélia Polónia, *Ob. Cit.*, tópico central da dissertação.
[1093] - Manuel António Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Viana do castelo, 1984, p. 104; *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995, p. 17.
[1094] - Citado em Adolfo Loureiro, *Ob. Cit.*, p. 132.
[1095] - Ver capítulo III.
[1096] - J. P. Sigmund, " Developement of Dutch Harbours. 1500-1800. A Survey", em S. Cavaciocchi (ed.), *I Porti como Impresa Economica...*, pp. 381-907, p. 900.
[1097] - Thomas Riis, "Navigation et formation des marins en Escosse vers 1600", em Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, e André Vauchez (ed.), *Horizons Marins. Itinéraires Spirituels (XV-XVIII siècles). Marins, Navires et Affaires*, Vol. II. Paris, 1987, p.. 295-304, p. 295
[1098] - Documento supra, AHDP, PO2, L.93, fl. 42v°.

Pescadores e caravelas, uma parelha característica dos portos do Reino, desde o século XV. Em 1497, D. Manuel encomendava a um pescador de Lisboa uma destas embarcações, ordem para executar nos estaleiros de Peniche[1099]. Peniche, estaleiro e povoação de pescadores no século XVI, cresceu com rapidez, ao ponto de em 1609, por carta régia de 12 de Novembro, ser erigida a vila, eliminando a desactualizada primazia de Atouguia. Contava já 900 para 1000 vizinhos, "com porto muito bom", rendendo a alfândega e sisa 8 000 cruzados[1100]. Os seus 628 mareantes arrolados em 1620 dão a medida da atracção exercida por estas actividades, experimentando as carreiras do Brasil, Ilhas e Índias de Castela. Cumpridores de preceitos legais, sujeitaram-se a exame para obter a respectiva carta, fazendo de Peniche a terceira localidade melhor representada no conjunto dos oficiais examinados, dezoito dos quais nomeados para as armadas da Carreira das Índias[1101]. Com Viana, compõe um dos melhores exemplos de localidades litorâneas que perderiam os seus sinais de decadência ou da modéstia própria de povoações pesqueiras.

Se as fontes consultadas não permitem encontrar em Peniche uma passagem para porto de tráfico do açúcar - apesar de ser essa uma das razões para a mudança de estatuto com o alvará de 1609[1102] - ficando vocacionada à oferta de transporte, já Viana associou a armação às funções de porto de trânsito de mercadorias, importadas, reexportadas, e de escoamento dos linhos transformados na região minhota. Uma expansão mercantil a que os armadores da terra souberam responder. A vila revelaria uma especial preferência pelo Brasil e pelas orlas costeiras da Normandia, na reexportação do açúcar. Se a pluralidade das relações de um porto serve de critério aferidor de uma hierarquia, o perfil do movimento da barra do Lima colocaria a vila num lugar secundário comparativamente a Lisboa[1103]. Mas aventou-se já a hipótese do padrão de viagens encetadas em Lisboa ou Porto e finalizadas em

---

[1099] - A. Braamcamp Freire, "Cartas de Quitação d'el Rei Dom Manuel", *Archivo Historico Portuguez*, vol. II, Lisboa, 1904, p. 425.

[1100] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol I, Lisboa, 1855, p. 281.

[1101] - Amélia Polónia e Helena Osswald, "No Reverso do Tratado de Tordesilhas", *Vértice*, nº 63, Nov-Dez, 1994, p. 47, quadro 2.

[1102] - "sendo villa havera mais tracto e commercio nella e crescerão minhas rendas e as do concelho se gastarão a refazer o caes e fortificar o porto".

[1103] - Sobre as diversas funções portuárias e suas implicações numa hierarquia regional, ver J. Price, "Economic Function and the Growth of Amarican Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History,* vol. VIII, 1974, pp. 123-186, especialmente p.139-140.

Viana resultar de vários factores, desde pautas e procedimentos alfandegários favoráveis, a uma dependência da vila ao abastecimento de trigo do Norte que atraía ao seu porto os meios de transporte indispensáveis ao tráfico de reexportação para França. No mapa dos circuitos do açúcar, detecta-se a proximidade económica de Viana a certas cidades como Ruão ou La Rochelle[1104].

As redes mercantis internas e respectivos prolongamentos europeus alimentaram a reconstrução de um *sistema* portuário, fruto da especialização/ complementaridade dos portos, e da polarização de certos fluxos em apenas um ou dois, sendo um deles mais centralizador que o outro[1105]. Tanto as indústrias da construção naval e do transporte, como a natureza e direcção dos fluxos que seleccionam as regiões do exterior em contacto com cada porto são componentes a observar nessa crescente integração das orlas marítimas. Os circuitos do açúcar moldariam a complementaridade entre Lisboa, Porto e Viana. Por sua vez, o tráfico em expansão, centralizado em Lisboa ou no Porto aumentou a procura de serviços de transporte com resposta em outras povoações que, pela armação e construção naval, mereceram reparo por volta de 1630 na descrição da costa do Reino de Teixeira Albernaz.

A azáfama das fainas marítimas anunciada pelo cartógrafo em visita a Portugal comporta diferenças regionais que foram, de certo modo, limadas pela leitura de Jaime Cortesão. Diferenças não despiciendas para reconhecer o funcionamento de um sistema portuário que compreenderia necessariamente uma dinâmica polarizadora, secundarizada pelo Autor que pretendia, ao invés, demonstrar a importância do complexo atlântico na erosão da macrocefalia lisboeta, revigorando as burguesias regionais responsáveis pela futura secessão das Coroas[1106]. Aos olhos de Albernaz, se Viana e Vila do Conde acumulavam diversas funções, de estaleiro e portos de tráfico, ao serviço das solicitações dos agentes locais, já S. João da Foz, Matosinhos, Buarcos (ou outras povoações da foz do Mondego) e, sobretudo, Aveiro evidenciaram-se

---

[1104] - Ver Capítulos I e II.

[1105] - Clé Lesger, "Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700" em Karol Davis e Leo Noordegraaf, (eds.), *The Dutch Economy in the Golden Age*, Amsterdam, 1993, pp. 185-217, pp. 187-188. O autor apresenta um modelo de análise da evolução das relações portuárias no sentido da instalação de um sistema, o que significa a superação de uma fase inicial caracterizada pela pluralidade de pequenos portos, não coordenados, em contacto com um limitado *hinterland*..

[1106] - Jaime Cortesão, "Art. Cit.".

pela indústria naval[1107]. Lisboa notabilizava-se, ainda em 1630, como grande estaleiro. É certo que Jaime Cortesão valorizaria o testemunho de Albernaz pelo que relatava sobre o recrudescimento daquela indústria e não tanto para descobrir um pontilhado de pequenos portos com actividades independentes e desintegradas. Mas a sugestão final do ensaio, a que mais tem seduzido os historiadores da economia portuguesa no tempo dos Filipes, segundo a qual "no regresso ao *tráfico* marítimo a distância, com base na agricultura, *multiplicando as actividades em todos os portos do reino* devemos em nosso entender buscar a causa principal da regeneração das energias nacionais, ou seja da Restauração", levaria a ignorar os reparos anteriores sobre as limitações da fonte que, como reconhece Cortesão, dos dados fornecidos, "o mais eloquente é o que se refere à construção naval"[1108].

A descrição de Teixeira de Albernaz não caracteriza com fidelidade a hierarquia portuária das duas décadas finais da União Dinástica, época decisiva para a gestação do impulso restauracionista. O esmorecimento dos portos algarvios, sensível a partir de 1620[1109], não tem expressão no texto do cartógrafo. Frédéric Mauro, por seu lado, aliás não contrariando Cortesão, admitiu que os anos trinta do século XVII trouxeram mudanças perturbadoras, repondo Lisboa no lugar de porto centralizador, processo para se prolongar até 1670[1110]. Os registos notariais e as consultas do Conselho da Fazenda esboçam um quadro de tonalidade contrastante. Antes de o expor, há que duvidar da singular capacidade da economia brasileira para dinamizar a indústria do transporte e da construção naval, pois a redistribuição de especiarias, dos produtos africanos, ou do açúcar de S. Tomé, terá tido o mesmo efeito nos anos de 1500 a 1560, como certos trabalhos monográficos, para Vila do Conde e Viana, vêm comprovar[1111]. A crise do último quartel do século XVI, com o deflagrar da guerra nos Países Baixos, seria responsável

---

[1107] - Aveiro seria essencialmente um estaleiro onde toda a sorte de navios se construía : "galeones y navios y otras embarcaciones usadas en este Reyno de Portugal muy legeras que llaman carabelas", cit. em Jaime Cortesão, "Art. Cit", p.679.

[1108] - Jaime Cortesão, "Art. Cit.", pp. 686 e 684.

[1109] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico...*, p.285 e p.288 -289, p. 363.

[1110] - F. Mauro, "La Bourgeoisie Portugaise au XVII ème Siècle", *Études Économique sur l'Expansion Portugaise (1580-1900)*, Paris, 1970, p.21.

[1111] - Vila do Conde afirma-se nesse contexto, apresentando um dinamismo que Amélia Polónia considera parasitário da macrocefalia lisboeta, como o grande porto de tráfico que capta a armação desenvolvida na vila. Por isso, crê a autora que a recessão sentida no sector dos transportes, depois de 1580, resultaria da paralela recessão ou estagnação da cidade durante o período filipino. Adiante se verá que outras hipóteses terão de ser equacionadas, uma vez que a asfixia do porto de Lisboa é posterior a 1620.

pela debandada dos armadores portugueses do tráfego de reexportação, abrindo as águas do Reino à invasão de vasos estrangeiros. É no contraste com esse marasmo que o ciclo do açúcar ou as rotas dos escravos para as Índias de Castela, circuitos defendidos da concorrência estrangeira por razões fiscais, adquirem uma inesperada função revitalizante do sector dos transportes.

QUADRO LV-a

Portos de armação ao Serviço de Lisboa e Porto

PORTOS DE ARMAÇÃO	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
SUL								
Setúbal	5		2		0		1	
Alcácer	1		1		0		0	
Sesimbra	11		5		1		1	
Sines	1		0		0		0	
total	18	24	8	7	1	1,4	2	1
CENTRO								
Lisboa	32		32		17		15	
Cascais	0		2		1		1	
Peniche	0		5		4		16	
Atouguia	0		5		1		3	
Buarcos	0		2		1		1	
Mondego	0		0		0		2	
total	32	43	46	42	24	36	38	30
NORTE								
Aveiro	1		0		0		1	
Esposende	0		0		0		2	
Porto/Termo	19		52		39		67	
Azurara	1		0		1		1	
Viana/Guimarães	0		2		1		5	
Caminha	0		0		0		1	
total	21	28	54	50	41	61	77	60
Estrangeiros	1		0		0		3	
N.Identificados	3		1		1		8	
total	4	5	1	1	1	1,4	11	9
TOTAL	75		109		67		128	

A naturalidade dos mestres que atenderam às solicitações das burguesias de Lisboa e Porto, entre 1580 e 1640, permite reavaliar a acção do açúcar na economia portuária e questionar as repercussões de cada conjuntura na hierarquia dos portos, de armação e de tráfico (quadro LV-a).

A perda de dinamismo, em termos relativos e absolutos, da zona sul, simbolizada em Sesimbra, foi a par de uma acentuada ascensão das localidades a norte do Mondego, em especial das povoações do estuário do Douro. Confirma-se o pequeno empenho dos armadores de Viana em satisfazer a procura ditada pelas duas maiores cidades do Reino. Embora com pouco significado, pela particularidade da fonte notarial, os números sobre a participação dos estrangeiros sugerem a intervenção do alvará de 1605 que os afastaria das ligações directas ao Brasil. Mas as dificuldades dos anos trinta acabariam por reduzir a eficácia dessa legislação. O silêncio sobre o Algarve não surpreende. Os contactos da região com o Brasil dependiam de Lisboa[1112]. A zona entre o Mondego e o Tejo, no seu conjunto, foi perdendo importância devido à retirada de Lisboa do negócio da armação, só em parte compensada por Peniche. Em suma, assiste-se à escalada do Norte, essencialmente do Porto e termo. Uma descentragem que alteraria a hierarquia inicial, perceptível entre 1580 e 1614, quando Lisboa aparecia como principal porto de tráfico e de armação (quadro LV- b).

QUADRO LV-b

Contratos de viagens para o Brasil
Lisboa e Porto

	1580-1601	1602-1614	1615-1623	1624-1640
Lisboa	63	63	30	55
Porto	12	46	37	73
Total	75	109	67	128

O processo de centralização do tráfico não coincide inteiramente, no tempo, com o domínio da indústria do transporte. O número de contratos celebrados em cada uma das cidades narra a ascensão do Porto, mas até 1623, as ligações de Lisboa ao Brasil seriam garantidas em cerca de 50% por armadores da cidade (Quadro LV-c).

[1112] - J. Romero Magalhães, *O Algarve Económico* ..., p. 285.

QUADRO LV-c								
Portos de armação ao serviço de Lisboa								
PORTOS DE ARMAÇÃO	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
LISBOA	31	49	32	51	16	53,3	15	27
SETÚBAL	5	8	2	3	0	0	1	2
ALCACER	1	2	1	1,5	0	0	0	0
SESIMBRA	11	17	5	8	1	3,3	1	2
SINES	1	2	0	0	0	0	0	0
CASCAIS	0	0	2	3	1	3,3	1	2
PENICHE	0	0	5	8	3	10	16	29
ATOUGUIA	0	0	5	8	1	3,3	3	5
BUARCOS	0	0	1	1,5	1	3,3	1	2
MONDEGO	0	0	0	0	0	0	2	3,6
PORTO/TERMO	11	17	7	11	6	20	6	11
VIANA	0	0	2	3	1	3,3	2	3,6
ESTRANGEIROS	1	2	0	0	0	0	2	3,6
NÃO IDENTIFICADOS	2	3	1	1,5	0	0	5	9

De início, Sesimbra e Porto prestariam um auxílio importante à satisfação das exigências de Lisboa. Mas à medida que as relações com a colónia foram sendo organizadas no Porto, cada vez menos mestres iriam daqui buscar fretes à cidade. Uma demissão aproveitada pelos armadores de Peniche, ocupando o que ia sendo deixado livre pelos mestres do Douro, acabando até por afastar os portos a sul do Tejo. De 1624 a 1640, já não era dominante o tráfico que passava por Lisboa, deixando igualmente de ser local de residência dos mestres embarcados nos navios de açúcar. Este período assinala a remissão de Lisboa para um papel secundário. O seu porto não cenraliza nem o tráfico nem a armação das rotas do Brasil. A parte menor do açúcar por aqui importado ia sendo assegurada por armadores vindos da região centro. Os anos de 1618-1623 alteraram a dinâmica portuária. Os sucessos posteriores ajudaram a confirmar a mudança.

A centralização do tráfico no Douro é evidente no período de 1624-1640 (Quadro LV-b). Tal como acontecera em Lisboa, nessas funções o Porto estimulou o transporte, embora mais nas localidades circunvizinhas, do estuário do rio (quadro LV-d).

QUADRO LV-d Portos de armação ao serviço do Porto								
PORTOS DE ARMAÇÃO	1580-1601		1602-1614		1615-1623		1624-1640	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
PORTO	5	42	10	22	16	43	26	36
MASSARELOS	1	8,3	19	41	10	27	10	14
MATOSINHOS	1	8,3	9	20	3	8	14	19
GAIA	1	8,3	0	0	1	2,7	1	1,3
MIRAGAIA	0	0	5	11	3	8	6	8
LEÇA	0	0	0	0	0	0	3	4
FOZ	0	0	2	4	0	0	1	1,3
VIANA	0	0	0	0	0	0	3	4
CAMINHA	0	0	0	0	0	0	1	1,3
ESPOSENDE	0	0	0	0	0	0	2	2,7
AZURARA	1	8,3	0	0	1	2,7	1	1,3
AVEIRO	1	8,3	0	0	0	0	1	1,3
BUARCOS	0	0	1	2	0	0	0	0
PENICHE	0	0	0	0	1	2,7	0	0
LISBOA	1	8	0	0	1	2,7	0	0
ESTRANGEIROS	0	0	0	0	0	0	1	1,3
NÃO IDENTIFICADOS	1	8,3	0	0	1	2,7	3	4

A construção naval seria um sector crítico para ordenar a armação que, por sua vez, responde ao ritmo imposto pelos centros de tráfico. No Porto, os sectores ligados ao transporte estariam bem cobertos pelos recursos naturais da região, sendo muitas destas povoações ribeirinhas, como S. João da Foz, Massarelos, Gaia e Matosinhos, activos estaleiros e residência de armadores[1113], dispondo de uma reserva florestal economicamente acessível. As matas de Barcelos e área envolvente - terras do duque de Bragança - de Vila Nova de Famalicão, de Arouca, do Bailio de Leça, e da zona de Moncorvo, ricas em pinho e carvalho, foram chamadas a fornecer madeira para a construção naval do estuário do Douro, em franca expansão. Filipe IV ignorou a Ribeira das Naus de Lisboa, estaleiro já mal abastecido pelos sobrais ribatejanos[1114]. Encomendou no Porto, em 1632, dezoito galeões - de 500 a 600 toneladas - a integrar nas armadas de socorro ao Brasil[1115]. A Ribeira do

[1113] - Fernando Castelo-Branco, "Descrição Seiscentista do Porto", *O Tripeiro*, 3ª série, ano 14, nº6, 1958, p.184-185.

[1114] - Sobre a crise de oferta de madeira para a construção naval, particularmente grave para navios de grande porte e para a indústria comandada por Lisboa, ver Leonor Freire Costa, *Ob. Cit.*, p.328-329. A documentação do AHU, cod 172 e 173, é rica em notícias sobre o tema. Demonstram as dificuldades do estaleiro régio de Lisboa para continuar a prover-se das matas da zona de Santarém tendo em vista os galeões das armadas em 1634.

[1115] - Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu Termo...*, vol. I, p. 218-222. AHU, cod. 42, fl. 64, consulta dos conselho da fazenda que refere explicitamente a utilização da carvalho na construção destes galeões.

Ouro sugava os recursos da região, naturais e humanos, contando com a colaboração de técnicos de Vila do Conde para as encomendas régias[1116]. A proximidade relativa de Aveiro, vila que assistia ao assoreamento da barra[1117], mas notada por Albernaz, em 1630, como um estaleiro versátil, multiplicava as vantagens da situação do Porto para organizar viagens com destino no Brasil, numa conjuntura em que muitas das expedições careciam de encomenda prévia nos estaleiros. A renovação da frota, descendo a idade média dos navios, era mais o reflexo da perturbação política e militar que de uma súbita expansão do tráfico[1118]. A centralização no Porto, notada no número de contratos celebrados, mercê das vantagens logísticas da armação, acabaria por agitar povoações nortenhas esquecidas neste contexto até 1624, como Caminha e Esposende (quadro LV-d).

A análise da geografia da armação acusa o diferente impacto de cada um dos portos de tráfico nas respectivas regiões. No período em que Lisboa acumulou diversas funções - estaleiro, porto de armação e polarizador do comércio colonial - precisou de captar para a sua órbita povoações afastadas do Tejo (Sesimbra, Porto e termo), ainda que uma parte substantiva do transporte tivesse oferta na cidade. A expansão do sector, que algo deve ao afastamento das urcas estrangeiras, confirmaria as vantagens da zona centro, bem escudadas nas matas da Pederneira. Peniche, para servir a burguesia de Lisboa, disputou o lugar a Sesimbra. Triunfou, chegando a subalternizar os armadores da cidade, numa fase agonizante do tráfico. O Porto, porém, mesmo quando se impôs na organização de viagens para o Brasil, encontrou armadores nas imediações. Só tardiamente, e com pouca convicção, chamou os agentes a sul da linha do Douro (apenas um caso de Aveiro). Convém lembrar que este processo de transferência de papéis, de Lisboa para o Porto, se desenrolou numa conjuntura depressiva da economia brasileira. As quantidades de mercadorias seriam menores, não surpreendendo a menor capacidade do Porto para bulir com povoações menos próximas que não fossem estaleiros de relativa envergadura.

[1116] - Amélia Polónia, *Ob. Cit.*, p. 345.

[1117] - Fernando Castelo-Branco, "O Litoral Português", *Dicionário de História de Portugal*, Joel Serrão (dir.), Porto, 1979.

[1118] - Pierre Chaunu observou um envelhecimento dos navios na rota das Índias entre 1614 e 1622, considerando um sinal da mudança de ciclo, de expansão para retracção: "Le passage de l'expansion à la contraction se marque par un brusque vieillissement du stock des navires". Acontece, porém, que coincide com o período das Tréguas. A idade dos navios pode, portanto, ser um espelho da gravidade da acção de corso mais que de ciclos de negócio. *Seville et l'Atlantique*..., vol VIII, 2bis, p.1416 e 1427.

QUADRO LVI - A e B

Portos de armação e Respectiva Frota

LISBOA

PORTOS DE	1580 -1601					1602 -1614					1615 -1623					1624 -1640				
ARMAÇÃO	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos
LISBOA	3	15	13	0	0	0	4	27	1	0	6	5	2	0	3	5	5	2	0	3
SETÚBAL	0	1	4	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
ALCACER	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SESIMBRA	1	2	8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
SINES	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CASCAIS	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
PENICHE	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	0	2	14	0	0
ATOUGUIA	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0
BUARCOS	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
MONDEGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
PORTO/TERMO	4	4	3	0	0	0	3	4	0	0	2	4	0	0	0	4	1	0	1	0
VIANA	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
ESTRANGEIROS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
NÃO IDENT.	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0

PORTO

PORTOS DE	1580 -1601					1602 -1614					1615 -1623					1624 -1640				
ARMAÇÃO	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos	Naus	Navios	Caravelas	Urcas	Pataxos
PORTO	2	2	1	0	0	2	1	6	0	1	12	3	0	0	1	15	5	5	0	1
MASSA.	0	1	0	0	0	0	2	17	0	0	7	2	1	0	0	4	5	1	0	0
MATOS.	0	1	0	0	0	0	1	8	0	0	2	1	0	0	0	8	4	2	0	0
GAIA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
MIRAGAIA	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	0	0
LEÇA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
FOZ	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
VIANA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0
CAMINHA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
ESPOSENDE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
AZURARA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
AVEIRO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
BUARCOS	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PENICHE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LISBOA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ESTRANGEIROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
NÃO IDENT.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0

Viana teve um lugar modesto nos contratos celebrados em qualquer das cidades. Os seus armadores tinham com que se ocupar na própria vila, até porque grandes comerciantes portuenses, Henrique Sinel e os Robim, nomeadamente, tinham ligações em Viana para o tráfego brasileiro. Apenas depois de 1624, quando as dificuldades imperaram, se nota a vinda de mestres do Lima, a Lisboa ou ao Porto, buscar fretes.

Os locais de trânsito do açúcar ordenaram a armação. As restantes povoações litorâneas, fora do termo de cada cidade, deram o seu contributo, embora mais subsidiário para o Porto, que para Lisboa. Porém, não se lhes pode imputar inteiramente a responsabilidade da profusão das caravelas entre 1602 e 1614 (quadros LVI-a e b). Os dois grandes impulsos para a remodelação da frota provieram dos agentes de Lisboa, de Alfama, sobretudo, bairro de pescadores, com 27 das 87 identificadas (31%), e do termo do Porto, graças a Massarelos, com 31 caravelas (35,6%). Qualquer destes centros de armação tratou de substituir essas embarcações por outras mais ajustadas à conjuntura de 1614 em diante. As naus forasteiras que acudiram Lisboa partiram de Viana ou do Porto, sendo as localidades do estuário do Douro, como Matosinhos e Miragaia, particularmente afoitas na armação desse tipo de navio no período em que as caravelas de fugir voltavam a ter procura. Aliás, Caminha e Esposende, nesses anos de 1624 em diante, puseram naus à disposição de mercadores do Porto. Os quadros LVI (a e b) desmontam a genérica associação da caravela a pequenos portos de armação, animados pela expansão do tráfico do Brasil[1119]. Lisboa participou da euforia. Sem dúvida que esse tipo de navio permitiu a entrada de novos operadores, fundamental para o crescimento da indústria do transporte. Também a ascensão de Peniche se fez à custa da caravela, nos anos em que readquiria créditos entre armadores apostados em fintar o inimigo. Mas se é verdadeira a mudança na estrutura da frota, convém reconhecer a interferência de factores exógenos, a que a maioria dos agentes procurou adaptar-se. Não seria o montante do investimento inerente a um dado tipo de embarcação o elemento selectivo dos centros fornecedores de transporte, mas sim os efeitos centrípetos de cada porto de tráfico. A estrutura da frota de cada centro de armação afeiçoava-se às opções dominantes entre homens atentos às vicissitudes militares e aos seus efeitos nos custos de protecção.

[1119] - Joel Serrão, *Em Torno das Condições Económicas de 1640*, Sep. *Vértice*, Coimbra, S/d., p.7-8.

O crescimento das actividades marítimas ligadas ao açúcar não implicou a proliferação de *portos de tráfico* na medida sugerida pela conclusão final do ensaio de Cortesão, ou da interpretação que dele se tem feito. Terá, talvez, retirado do torpor, ou levado a reconverter alguns centros pesqueiros em portos de armação e em estaleiros. Povoações despertadas não por uma burguesia local, incipiente, mas pelas burguesias radicadas nos centros de tráfico, alguns estrangeiros, que estabeleceram redes essenciais à articulação dos portos, determinando, consoante as conjunturas, os mais indicados para coordenar os circuitos do açúcar. Polarização e hierarquias portuárias não significam debilidade da economia marítima. Assinalam a presença de um sistema favorável a uma gradual integração. A emergência de um porto, pelo nível de rendimento dos seus habitantes ou pela extensão do seu hinterland, é processo com efeitos cumulativos, resultando na captação da maior quantidade de mercadorias e confirmando o seu lugar cimeiro nas receitas alfandegárias geradas. A quantidade implica ainda a diversidade dos fluxos. Os diferentes destinos das cartas de fretamento celebradas em Lisboa foram observados como um sinal desse papel polarizador da cidade, até 1620[1120], não inviabilizando a existência de outros portos de tráfico, secundários, menos abertos, e que nesse afunilamento de contactos com o exterior confirmariam a sua complementaridade com o centro. As condicionantes políticas, militares e institucionais, ou o melhor aproveitamento dos recursos naturais do hinterland de um porto, podem alterar a hierarquia, obrigando à deslocação do centro. Decisivo será, no entanto, que nessa transferência não se rompam as relações entre o polo e os seus satélites. A articulação entre Lisboa e Porto confirma este modelo, ajustado a outras realidades espacio-temporais. As hesitações do crescimento da economia portuguesa no século XIX, como demonstrou David Justino, resultariam da ausência de diálogo entre estas duas cidades que assim atrasavam a construção do espaço económico português[1121]. No século XVII, todavia, estariam ligadas por redes mercantis, cujo principal fundamento era o tráfico brasileiro.

As duas últimas décadas da União Dinástica imprimiram significativas transformações ao sistema portuário do Reino. Que alguma coisa deveram à crise de 1618-1623 e ao seu sentir na praça de Lisboa. Procurou-se interpretar a "recuperação" dessa crise com a aparente acção paradoxal das

---

[1120] - Ver capítulo I.

[1121] - David Justino, *A Formação do Espaço Económico Português*, Vol. I-II, Lisboa, 1988-89. Veja-se em particular, como síntese e explicitação do modelo, a conclusão da obra.

forças militares da WIC[1122]. A retoma do tráfico do açúcar, com as limitações inerentes aos bloqueios navais, às requisições régias de navios particulares e a outra gama de obstáculos, depurou o grupo dos agentes mercantis e obrigou a remodelar a organização do negócio. A integração vertical do tráfico e do tráfego aparece como a principal resposta criativa. Os mestres/armadores da região do Porto assumem neste processo as honras reservadas ao *empresário*, acentuando os benefícios de uma reorientação do tráfico para a barra do Douro. A resposta dos estaleiros da região terá decidido o sucesso desta descentragem? Talvez. Outra parte se deverá à irritante vigilância dos ministros do contrabando em Lisboa, a barrar a entrada de navios do Norte da Europa que sempre poderiam vir camuflados com bandeiras hamburguesas... A reexportação ficaria assim condicionada.

Mestres residentes nas margens do Douro encomendaram navios aí, em Aveiro ou até em Buarcos. Procuravam depois crédito, ou dividir o risco, junto dos comerciantes do Porto. Os capitais estavam disponíveis porque a burguesia de Lisboa explorou os seus contactos no Norte. Nos bastidores da mudança encontravam-se, pois, os capitalistas de Lisboa. Uma estratégia de negócio para conferir ao Porto várias funções que lhe eram estranhas no início de Seiscentos. Entre 1624 e 1640 a cidade exibiria as principais marcas de um porto centralizador, não secundário, num cenário geral de aflição financeira. As queixas dos representantes locais fariam crer que partilhava desse mal[1123], mas, entretanto, tornara-se um local de trânsito do açúcar, onde uma parcela considerável da mercadoria passava das mãos dos agentes com correspondentes na colónia para outros melhor inseridos nas redes europeias. Diversificaram-se os destinos e origens dos navios que sulcavam a barra do Douro e na década de quarenta do século XVII haviam-se perdido as marcas de um porto regional, na dependência da Galiza[1124]. Nas suas orlas ribeirinhas prosperava a construção naval, pressionada, embora, palas consequências nefastas da guerra, obrigando a uma célere reposição das baixas sofridas. Revalorizava-se, ainda, como um centro financeiro, uma praça de crédito à

[1122] - Ver capítulo III.

[1123] - António Oliveira, *Poder e Oposição Política em Portugal...*, p. 73 e Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu Termo...*, vol. I, p. 101. No entanto, o Autor reconhece alguma contradição nestes lamentos, muitas vezes destinados a justificar a rejeição de novos pedidos extraordinários, pois afirma, pela análise das receitas da alfândega em 1639: " (...) de 1591 para 1639 triplica o valor cobrado pelo imposto", "Em suma, em 1639 há maior dinamismo na Alfândega" (p. 118-119).

[1124] - Ver capítulo II.

armação[1125]. Aqui residiu o seu trunfo, um trunfo desejado pelos comerciantes de Lisboa. As sociedades navais, em torno de cada navio em largada para o Brasil, dão uma nova imagem da complementaridade portuária. A "obrigação de dar praça" era a contrapartida do financiamento obtido pelo armador na venda de fracções. Assim acautelavam os mercadores a oferta do transporte indispensável à vinda do açúcar, com preços em alta. Divisão da propriedade concretizada no Porto.

Lisboa respondia a esta relativa prosperidade da barra do Douro, contigente às perturbações destes anos, colocando-se na sombra. O seu porto dava sinais de agonia. O Brasil seria o único mercado verdadeiramente relevante para aliviar a penúria dos cofres da alfândega em 1636[1126]. Estrangulava a cidade sem corte a vigilância dos ministros do contrabando e a elite mercantil da urbe dividia-se entre os saudosistas do tráfico oriental e aqueles que sustentavam o açúcar, associados a outros recém-chegados à cena, igualmente bem relacionados no Porto. De dimensão reduzida, esta elite lisboeta manipula o Estado que se insurge por todos os contratos lhe irem parar às mãos, perdendo-se esse hábito, tão grato à Fazenda, de se disputarem os lanços numa concorrência sadia e necessária a elevar as receitas. Com isso se iludia Madrid, continuando a ver Lisboa como a cidade dos homens de cabedal. A Câmara procurou desfazer o equívoco, informando o Rei sobre as alterações na hierarquia económica do Reino. Centro administrativo, Lisboa não era mais o grande porto do reino. Depois de 1620.

Se o Brasil significou "o regresso ao tráfico marítimo a distância", como cria Cortesão, não evitou a existência de um processo polarizador de fluxos. Pelo contrário. O Brasil foi importante para regenerar as forças restauradoras porque reestruturou um sistema portuário que se havia desmembrado no decurso do último quartel do século XVI. A polarização fez-se, primeiramente, em Lisboa, o que animou a armação a sul e a norte do Tejo. Depois, pelos efeitos da crise de 1618-1623, agravados com a guerra, o centro transferiu-se para o Porto, menos apto a dinamizar o transporte em centros geograficamente mais distantes. Uma transferência com custos inesperados para Filipe IV, julgando Lisboa em condições para saciar as exigências dos exércitos. Tais

---

[1125] - Este papel financeiro, embora alimentado com capitais de Lisboa, confere ao Porto semelhanças com outros portos europeus internacionais, como La Rochelle, onde os mestres bretões e bascos se dirigiam para obter financiamento para a organização do transporte, ver Jean-Michel Deveau, "La Rochelle au XVI Siècle", em Ph. Masson e M. Vergée-Franceschi, (eds.), *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes*, Paris, 1993, pp.143-154, p.152.

[1126] - Ver capítulo I.

desfasamentos, entre a imagem que o centro político teria das forças e hierarquias sociais e o que as elites urbanas - económicas e administrativas - pressentem, dariam a John Elliott matéria para reflectir sobre a natureza das convulsões da Europa Moderna[1127]. Em Portugal, em 1640, procurou-se repor a ordem.

A Companhia Geral do Comércio do Brasil seria um instrumento ao serviço dessa reposição do centro em Lisboa, coordenando a organização das frotas. Um tráfego para ser sustentado em navios de arqueação considerável mas não dispensando o auxílio de outros portos que, como se viu, nem sempre ficaram prisioneiros das caravelas. Uma inovação no regime do transporte e do tráfico justificada na exorbitância do prémio dos seguros. Uma frota escoltada, urgente para perpetuar o tráfico de açúcar. Tema para desbravar na segunda parte desta dissertação.

[1127] - John Elliott, "Revolution and Continuity in Early Modern Europe" (reeimpressão em) Parker, Geoffrey; Smith, Lesley, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, London, New York, 1ª ed., 1997, pp.108-127, p.118 e p. 121.

PARTE II

Capítulo I

Pernambuco e a Companhia Geral do Comércio do Brasil

1- A fundação da Companhia Geral do Comércio do Brasil

Aclamado D. João IV em Dezembro de 1640, de imediato seguiu para Haia, como embaixador, Tristão de Mendonça Furtado. Urgia cativar o inimigo dos Habsburgo para a causa do pequeno reino que também se insurgira contra o jugo castelhano[1128]. Porém, entre a redacção do tratado de tréguas por dez anos (1641) e sua ratificação por D. João IV, a WIC tomou o arquipélago de S.Tomé e Príncipe, S. Paulo de Luanda e diversas praças na costa da Guiné. As relações entre os dois Estados ficariam, à nascença, envenenadas. Não só por semelhantes acções belicosas, à revelia de conversações desenvolvidas na Europa[1129]. Também porque em breve os colonos luso-brasileiros pegariam em armas para expulsar a potência ocupante, desacreditando o papel de Francisco de Sousa Coutinho, desde 1643 na Holanda, com a espinhosa missão de conquistar a vontade dos Estados Gerais para se acordar uma paz perpétua assente no pressuposto da reintegração de Pernambuco, e demais praças, no império colonial português[1130].

Os primeiros passos para alcançar tão ambicioso objectivo recolocariam a hipótese de se comprar todo o território nordestino, presumindo-se ser o caminho mais rápido para amolecer a previsível resistência dos antigos adversários. Com efeito, a proposta não seria inteiramente original, pois Olivares, em 1635, pensou em devolver Breda – essa gloriosa vitória dos exércitos imperiais – e ainda 200 000 ducados, a troco da libertação de Pernambuco[1131]. Prova de quão importante se tornara para a economia peninsular recuperar aquela aparcela do nordeste brasileiro. Após a Restauração, a expontânea mobilização dos colonos numa transferência de soberania reforçaria este interesse da metrópole. Contaria Sousa Coutinho em carta ao Conde da Vidigueira, futuro Marquês de Niza, embaixador em Paris, que logo no início da década de quarenta, não se recordando ao certo se já havia partido para França o seu interlocutor, aportara em Lisboa um navio de Pernambuco trazendo um passageiro com a incumbência de chegar junto do Rei e lhe comunicar o desejo dos principais

---

[1128] - Edgar Prestage, *As Relações Diplomáticas de Portugal com a França, Inglaterra e Holanda de 1640 a 1668*, Coimbra, 1928, p. 193.
[1129] - *Ibidem*, p. 195.
[1130] - *Ibidem*, p. 211.
[1131] - John Lynch, *España bajo los Austrias*, vol. II, p. 156.

da terra em subsidiarem a compra da colónia com "dous milhões e mais", exibindo desta forma em quanto se reviam como súbditos do novo monarca de Portugal. A figura seria identificada como um frade de S. Bento, ao que se dizia, financiado por Gaspar Dias Ferreira para a deslocação, embora o embaixador duvidasse do envolvimento daquele mercador na iniciativa, pois durante a vigência de Nassau havia feito fortuna e, com ela, enriquecera o Conde, selando-se uma amizade não desfeita quando ambos largaram do Recife e se fixaram em Amsterdão. A ideia da compra, como chave das negociações de paz, justificaria a embaixada de Sousa Coutinho, esclarecendo o próprio na mesma missiva: "este foi o fim a que se encaminhou a minha embaixada, mas achei as cousas de maneira que me certifiquei que por este caminho não poderia conseguir nada, porque há lingoajem dos Estados e Companhia que todo Portugal não val o que a metade do Brasil e assim deixei este meyo para o tratado da paz"[1132]. Se as relações amigáveis entre os dois Estados dependiam da resolução do problema do Brasil, nos primórdios da sua residência em Haia, Francisco de Sousa Coutinho aperceber-se-ia das dificuldades interpostas por uma opinião pública totalmente surda aos clamores de Portugal.

Os dois parceiros diplomáticos teriam um longo caminho a percorrer para chegarem a um acordo e esse só viria, momentaneamente, quando se optou pela desistência de Pernambuco, justificando a segunda missão do Pe António Vieira junto da embaixada portuguesa na Holanda. Entre 1645, ano em que estalou a revolta no nordeste brasileiro, e 1648, ano da redacção de uma primeira proposta de um tratado de paz que reconhecia Pernambuco como possessão holandesa, a animosidade, velada na Europa, mas descarada no Atlântico sul, marcou a conjuntura diplomática. Entretanto, os sucessos militares dos luso-brasileiros resultavam na abertura dos pequenos portos nordestinos, proezas essenciais ao escoamento do açúcar para o reino e ao financiamento do esforço de guerra. Este o contexto da génese da Companhia Geral do Comércio do Brasil.

A interpretação aqui defendida da instituição da Companhia retira ao Padre António Vieira qualquer protagonismo que não o de agente de um processo em contradição com a opinião geral no reino, trazendo à cena Pedro Fernandes Monteiro, personagem nem sempre devidamente observada. No

---

[1132] - Edgar Prestage e Pedro Azevedo, (ed.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho durante a sua embaixada na Holanda*, vol. I, Coimbra, 1920, p. 318-319. Carta de 23 de Outubro de 1645.

momento em que a Espanha e a Holanda se antecipavam à paz de Vestefália, assinando uma paz separada, Vieira, crédulo nos dividendos de uma negociação grata aos Estados Gerais, debateu-se pela restituição de Pernambuco aos holandeses, não apenas da parte ainda por libertar que, nesse ano de 1648, pouco mais era que a cidade do Recife, mas ainda da parcela da colónia entretanto reconquistada com o sangue e capitais de senhores de engenho luso-brasileiros e homens de negócios instalados nas praças litorâneas. Em tal postura, distanciava-se do sentir dos mais opulentos mercadores, fossem cristãos-novos ou cristãos-velhos, e chegaria, no seu famoso "Papel Forte", a acusar de espúria a existência de uma Companhia só para dar escolta às frotas brasileiras. Ainda que na sua correspondência com o Conde de Ericeira admitisse as virtudes da empresa na alteração da estrutura da frota, ufanando-se da sua intervenção activa no decurso dos acontecimentos, procurar-se-á desmontar a propalada acção do Jesuíta na reforma da navegação brasileira e na introdução do monopólio nas rotas do açúcar. Semelhante abordagem não ambiciona agitar uma polémica estéril, pretendendo contradizer o que a parca historiografia sobre o tema tem tomado como seguro. Limita-se a descentrar a análise, secundarizando os problemas em geral tomados como decisivos na constituição da Companhia, para focalizar a questão nas consequências políticas da revolta de Pernambuco que terá contado com a subterrânea conivência de certos homens do aparelho de Estado e respectivo apoio dos homens de negócio. O mote foi dado por Evaldo Cabral de Melo, apontando o Autor que o tema carecia de uma pesquisa complementar da participação directa ou indirecta da elite mercantil na iniciativa dos luso-brasileiros.

A criação da Companhia e, por fim, a intervenção da sua armada na capitulação do Recife em 1654, representa a defesa e a vitória dos interesses que o açúcar forjara, identificados na primeira parte desta dissertação a propósito das modalidades organizativas do tráfico e tráfego, nos anos de 1624 em diante. O conhecimento do grupo que então agarrou o negócio traz à luz novos elementos, aparecendo uma continuidade entre esta conjuntura e aqueloutra dos anos de 1645-1648, decisiva para a elite burguesa do Porto e de Lisboa aderir à "privatização" dos custos de protecção das rotas brasileiras.

Se Cabral de Mello explora a conivência do aparelho central do Estado nos acontecimentos em Pernambuco, descobrindo assim uma sustentação política que faltava nos primeiros estudos da revolta, continuaria a reconhecer

na Companhia a concretização de ideias visionárias, próprias dos "estrangeirados", supostamente encarnadas no Pe António Vieira[1133]. Não se afastaria das teses de Charles Boxer[1134] ou de Lúcio de Azevedo[1135] que fazem do jesuíta, pelas suas simpatias com os cristãos novos, o grande mentor da inovação institucional. A associação baseia-se num conjunto de deduções. É sabida a influência das companhias europeias na construção do pensamento económico do Pe António Vieira[1136]. Também é inegável a sua sensibilidade à relevância dos capitais do grupo cristão novo para a fundação de empresas dessa envergadura[1137]. O facto de ser inerente à Companhia Geral a promulgação de uma alvará de isenção de confisco de bens, salvaguardando das garras inquisitoriais o património dos accionistas, compõe o feixe explicativo das origens da instituição, não desacreditado por Gustavo de Freitas no ensaio onde inventariou uma série de tópicos, nem todos completamente desenvolvidos, cruciais para um estudo da Companhia Geral como um caso de história empresarial. Perfilha a interpretação de Lúcio de Azevedo ou de Boxer, acreditando no empenho do Padre António Vieira, visto como o porta-voz da burguesia, grupo confundido com os elementos cripto-judeus da sociedade portuguesa[1138].

Padre António Vieira, cristãos-novos, alvará de isenção de confisco: três tópicos dedutivamente encadeados nas tradicionais interpretações da génese da Companhia, com alvará de confirmação dos estatutos datado de 10 de Março de 1649. Nem obras recentes, embora de síntese, incorporaram dois estudos, fundamentais, que quebraram a cadeia de argumentos[1139]. David Grant Smith, por conhecer o grupo mercantil do Reino, demonstrou

---

[1133] - Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654*, 2ª ed. , Rio de Janeiro, 1998. A análise mais detalhada das implicações do aparelho de Estado na revolta é realizada nesta segunda edição.

[1134] - Ch. Boxer, "Padre António Vieira, S.J., and the Institution of the Brazil Company in 1649", *Hispanic Amarican Historical Review*, vol. 29, 1949, pp.474-497; Idem, "As Primeiras Frotas da Companhia do Brasil à Luz de Três Documentos Inéditos - 1648-1652", *Anais do IV Congresso de História Nacional*, vol. V, Rio de Janeiro, 1950, pp. 301-359.

[1135] - J. Lúcio Azevedo, *História de António Vieira*, vol. I, Lisboa, 1918, pp. 160-161.

[1136] - José Luís Cardoso, "O Pensamento Económico na Época da Restauração", *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, nº 9/10, 1993, pp.135-149, p.139 e Idem, "António Vieira e o "tempo dos Flamengos", retórica anti-holandesa e alvitrismo politico-económico", em, Manuel Correia de Andrade et Alii (org), *Tempo dos Flamengos e outros Tempos,* Recife, 1999, pp.65-83, em especial, p.72-74.

[1137] - J. Lúcio Azevedo, *Ob. Cit.*, pp. 82-100, Idem, *História dos Cristãos-Novos Portugueses*, Lisboa, 1921, p. 247.

[1138] - Gustavo de Freitas, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil", *Revista de História*, Vol. III, S. Paulo, 1951; Frédéric Mauro, (*Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique*...)cinge-se a este estudo nas páginas da obra reservadas ao tema.

[1139] - Veja-se Stuart Schwartz, "A 'Babilónia' Colonial: a Economia Açucareira", Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Vol. III, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp.213-231, p.217.

cabalmente como entre os dirigentes havia cristãos velhos, alguns, até, familiares do Santo Ofício ou seus parentes próximos[1140]. I.S. Révah insistiu na desvinculação dos trâmites desenvolvidos para a promulgação do alvará de isenção de confisco, de 6 de Fevereiro de 1649, dos demais necessários ao alvará dos estatutos da Companhia, tomando cada diploma como o desfecho de dois caminhos paralelos em debate nos círculos políticos. Se a empresa era urgente para os cofres do Estado, ao garantir a segurança da navegação, em pouco buliria directamente com os objectivos do grupo cristão novo pan-europeu. Caso se frustrasse, as movimentações em torno da promulgação do alvará de 6 de Fevereiro seriam irreversíveis porque indispensáveis para restaurar a confiança dos comerciantes nacionais e estrangeiros de que dependia a economia portuguesa[1141]. Merece destaque a abertura de Jorge Borges de Macedo a estas perspectivas que fogem a uma tradicional leitura das obras clássicas de Lúcio de Azevedo ou de Boxer. Num artigo genérico sobre companhias comerciais, interroga bem o real significado do alvará de isenção de confisco, recusando estar na sua origem uma diferente atitude do monarca para com a "gente da nação": a isenção dirigia-se apenas aos bens e não incluía imunidade pessoal. Embora, de facto, contrariamente ao que supôs o Autor, o diploma tenha travado as investidas do Santo Ofício - que nele viu um "perdão geral" - não deixam de ser pertinentes os seus reparos nas subtilezas do alcance da medida para a inserção da Companhia numa rede internacional de agentes. O alvará permitiria captar investimentos estrangeiros, garantindo estabilidade às redes mercantis de âmbito europeu, o que engendraria condições para a Companhia integrar, de forma inovadora no contexto nacional, os circuitos de importação e de reexportação[1142].

Novos horizontes se rasgam, instalando a dúvida sobre as implicações imediatas das contendas entre Jesuítas e Inquisição na fundação da Companhia, ou do Padre António Vieira no projecto de privatização da defesa das frotas do açúcar. Decisivo, ainda, o contributo de Cabral de Mello, no desfibrar das diversas componentes da sublevação luso-brasileira, vista em certa medida como uma nova etapa de um conflito interrompido com a

---

[1140] - David Grant Smith, "Old Christian Merchants and the Foundation of the Brazil Company", *Hispanic Amarican Historical Review*, 1974, nº2, pp. 233-259; Idem, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seeventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia. 1620-1690*, PhD dissertation, Austin, Texas, 1975, p.103-105.

[1141] - I.S. Révah, "Les Jésuites Portugais contre l'Inquisition: la campagne pour la fondation de la Compagnie Génerale du Commerce du Brésil", *Études Portugaises*, Paris, 1975, p. 162.

[1142] - J. Borges de Macedo, "Companhias Comerciais", Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, 1979.

deposição das armas por Matias de Albuquerque em 1633. A revolta significou a reentrada de Pernambuco nos meios marítimos do Reino e expôs a fragilidade das comunicações perante o poder naval holandês. Nesse sentido, os anos de 1645 até à rendição do Recife repetem uma história já conhecida nos anos trinta de Seiscentos. Seguir a lição de Evaldo Cabral de Melo obriga a atender à intervenção dos comerciantes do Reino, empenhados no tráfico durante este período conturbado, afinal de tréguas duvidosas.

Considera-se que a fundação da Companhia não pode ser isolada da conjuntura traçada pela guerra no Brasil e suas delicadas exigências diplomáticas, colocando D. João IV e seus apaniguados, de que a dupla Sousa Coutinho- Vieira seria o melhor exemplo, em posição complicada. O monarca acautelou sempre uma imagem descomprometida relativamente aos sucessos luso-brasileiros, julgando assim conquistar a boa fé do adversário que se queria aliado. Sousa Coutinho, menos ingénuo que o Jesuíta, duvidou das seus próprios esforços para a paz, sacrificando Pernambuco, porque, na verdade, tal solução desagradava a várias facções poderosas no Reino e na Bahia, onde o governador António Teles da Silva chegaria a tomar diversas atitudes que questionavam a figura impoluta do monarca. Em carta ao Marquês de Niza, o embaixador em Haia desabafava, em pleno período de redacção do tratado: "(...) E esta he a minha teima, por mais que o Pe Antonio Vieira me pregue o contrário. Eu Senhor Marquez entendo que em Portugal nam querem o concerto com os hollandezes, ao menos aquelles que tiverem parte nas revoltas de Pernambuco"[1143]. Uma parte relevante dos banqueiros e grandes comerciantes do açúcar, se não interferia directamente na revolta, manifestaria a sua adesão à causa dos revoltosos. Buscou o açúcar nos portos Pernambucanos e incomodou-se com o corso zelandês, a fustigar toda a navegação do reino e não apenas a que se dirigia ao nordeste brasileiro. Reconheceu as vantagens económicas do abastecimento de víveres ao território sublevado e conseguiu introduzir o regime do monopólio através de um "assento" industriado com os maiores de Pernambuco, antes mesmo de se envidarem esforços para se constituir a Companhia Geral.

Atendida nesta dissertação como o período em que foi instaurado o regime do comboio na navegação brasileira e o monopólio de certos bens essenciais, dando, em princípio, a Lisboa uma primazia em parte perdida nos últimos vinte anos da União Dinástica, a Companhia Geral é observada como

[1143] - Edgar Prestage (ed.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho...*, vol. III, p. 20, carta de 15 de Junho de 1648.

o resultado da confluência de ideias dominantes no seio da elite mercantil e em certos círculos do poder central, pondo na ordem do dia a condenação do caminho trilhado por Sousa Coutinho e pelo Padre António Vieira. A génese da primeira companhia privilegiada no Portugal Restaurado é tributária do açúcar, sem dúvida, mas sobretudo instrumento de oposição à entrega de Pernambuco aos holandeses.

A demonstração deste enunciado carece de uma análise correlata do mundo da diplomacia holandesa e do tráfico brasileiro entre 1645 e 1649, acusando em que medida o projecto dos delegados régios em Haia não poderia ser aplaudido. É desta recusa que emerge a alternativa de escoltar a navegação, solução aliás várias vezes debatida no Conselho Ultramarino mas sempre bloqueada por falta de meios financeiros do Estado ou por oposições vindas de certos estratos mercantis pouco receptivos à mudança. A ameaça da restituição calou essas vozes adversas, realizando-se finalmente o que, desde 1623, os Brito Freire, Tristão de Mendonça Furtado e, em 1643, Salvador Correia de Sá, ouvindo Matias de Albuquerque, ambicionaram implantar. Por uma questão metodológica, é necessário explorar separadamente os dois processos complementares, convergentes na fundação da companhia. O período decisivo inscreve-se entre o estalar da revolta e 1649. Começa-se pelo percurso diplomático e segue-se uma análise das comunicações com o Brasil. Um terceiro ponto analisa os acontecimentos que desembocaram na elaboração dos estatutos. As assinaturas aí respigadas identificam os principais accionistas, mais precisamente, um grupo de comerciantes passível de ser encarado como representante da elite empenhada na reforma, objecto de análise do último subcapítulo.

1.1-O contexto diplomático

Dois anos após o fim do governo de Maurício de Nassau, um homem que merecera a simpatia do ex-governador do Brasil, o Marquês de Montalvão, e de poderosos colonos, entre os quais Gaspar Dias Ferreira, uma facção de senhores de engenho, encabeçada por João Fernandes Vieira, que havia pactuado até então com os ocupantes batavos, prepararia uma revolta destinada a expulsar o invasor. Desencadeou-se a primeira acção beligerante na Várzea de Pernambuco, em 13 de Junho de 1645. Estando declarada a

guerra, os ânimos só tenderão a exaltar-se, mesmo quando o governador geral do Brasil, António Teles da Silva, enviou duas forças expedicionárias comandadas pelos mestres de campo André Vidal de Negreiros e Martim Soares Moreno. Seguiram da Bahia para Pernambuco, alegadamente, para retirar aos insurrectos o apoio recebido das forças lideradas pelo índio Camarão e pelo negro Henrique Dias, heróis da resistência no tempo de Matias de Albuquerque. Segundo António Teles, em missiva a D. João IV datada de 15 de Outubro de 1645, os holandeses interpretaram mal esta intervenção, embora tivessem recebido tanto por mar como por terra informação inequívoca das intenções pacíficas da entrada das tropas portuguesas no território. Justificaria o governador a má fé dos holandeses, relatando o episódio em que fora desbaratada a armada de Serrão de Paiva onde navegavam os exércitos chefiados por aqueles dois mestres de campo[1144]. Irrelevante a exposição detalhada dos acontecimentos. Importa apenas não esquecer que a documentação sobre o assunto permite suspeitar da cumplicidade de António Teles na contenda. Em 1647, o regimento do Conde de Vila Pouca de Aguiar, provido do cargo de general de uma armada de libertação da ilha de Itaparica e de governador geral do Brasil, continha, por isso, instruções para prender António Teles "porque (se são verdadeiras as queixas qsemefizerão plos da Comp.a Occidentalde Holanda e pellos ministros dos estados geraes das provinçias Unidas) cometeo com a occazião dos mouimentos e guerra das capitanias do Norte alguns excessos (...) e comvem dar aos estados toda a satisfação nesta parte, logo lhe levantareis a homenagem o prendereis em hua das fortalezas da cidade da bahia"[1145]. Mais uma das medidas acauteladas pelo monarca para certificar os aliados do seu distanciamento em relação ao que se desenrolava no outro lado do Atlântico.

Na esteira dos trabalhos de Gonsalves de Mello, Evaldo Cabral de Mello analisou os grupos e forças conjugados no período da rebelião. Na base encontravam-se os senhores de engenho. Um grupo socio-económico que, contudo, estaria longe de cantar em uníssono. Os antigos proprietários, sujeitos na década de trinta a retirarem-se sob as ordens de Matias de Albuquerque, entregando os seus bens aos ocupantes holandeses, pugnariam

---

[1144] - Edgar Prestage, (ed.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho...*, vol I, pp. 394- 399, carta de 15 de Outubro de 1645.

[1145] - Regimento publicado em Ch. Boxer, "As Primeiras Frotas da Companhia do Brazil....", p. 337. Sobre as implicações de António Teles na revolta ver as obras mais importantes sobre as lutas holandesas no Brasil, Ch. Boxer, *The Dutch in Brazil, 1524-1654*, Oxford, 1957, p. 163; F. A. Varnhagen, *História das Lutas com os Holandeses no Brasil*, Viena, 1871, p. 207; Evaldo Cabral Mello, *Ob. Cit.*, p. 397; José Antônio Gonsalves de Mello, *O Tempo dos Flamengos*, 2° ed. Recife, 1987, p. 170.

por reaver o que perderam. A eles tinham razões para se juntar os "colaboracionistas", todos os que souberam no breve período dourado de Nassau investir, adquirindo engenhos, muitos dos abandonados pelos primeiros donos, cujo reverso seria o seu endividamento incomportável. Para estes, a libertação sacudia do território a presença da Companhia Holandesa, principal credora, liquidando-se, num golpe, os pesados encargos. Decerto que não lutariam por devolver os bens adquiridos aos anteriores senhores de engenho, alguns retornados ainda no período de paz, outros vindos nos corpos expedicionários de André Vidal de Negreiros. A conjugação circunstancial de interesses, com o suporte do Governador António Teles da Silva, pôde criar uma aliança entre estas duas facções - em certo sentido com intuitos finais em colisão - uma vez identificado um alvo comum a abater: o jugo holandês e respectiva tolerância para com as comunidades judaicas de Pernambuco que, bilingues, se haviam tornado o outro rosto da potência invasora. Não porque tivessem dominado o tecido produtivo, mas antes porque se destacaram como rendeiros ou grandes intermediários, deles dependendo o escoamento do açúcar para os centros holandeses[1146].

O cunho anti-judaico da revolta[1147] não faz mais que agravar a suspeita da camuflada protecção do Governador Geral do Brasil, familiar do Santo Ofício[1148], empenhado, entretanto, em expedir açúcar por sua conta e em limpar a Bahia da "gente de nação" cujas ligações directas ao mercado holandês concorriam com outras redes mercantis de credo católico[1149]. Não se estranha que a comunidade judaica de Amsterdão se sentisse ameaçada com a revolta e procurasse assegurar alguns direitos dos seus correspondentes no Brasil, em "Carta dirigida aos Senhores Estados Gerais". Pediria que qualquer acordo diplomático observasse os seus direitos e os equiparasse a cidadãos holandeses[1150]. Por outro lado, se Sousa Coutinho inicia a sua carreira na Holanda manifestando gratidão pelos serviços de judeus portugueses radicados em Amsterdão no provimento de dinheiro à embaixada, a sua correspondência posterior a 1645 vai estando salpicada de observações nada

---

[1146] - Wiznitzer insistiu na insignificante participação dos judeus na produção, interrogando, assim, o inegável cunho anti-judaico que a revolta adquiriu, Arnold Wiznitzer, *Os Judeus no Brasil Colonial*, S. Paulo, 1966, em especial pp. 56-60.

[1147] - José Antônio Gonsalves Mello, *Ob. Cit.*, p. 247 e ss.

[1148] - Virgínia Rau, *Fortunas Ultramarinas da Nobreza Portuguesa no Século XVII*, sep. *Revista Portuguesa de História*, tomo VIII, Coimbra, 1961, p.7.

[1149] - Anita Novinski, *Cristãos Novos na Bahia*, S. Paulo, 1972, p.131 e ss.

[1150] - José Antônio Gonsalves de Mello, *Gente da Nação, Cristãos Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654*, 2ªed., Recife, 1996, p.302; Arnold Wiznitzer, *Ob. Cit.*, p. 86-87.

amáveis sobre a actuação do grupo e seus entraves às negociações de paz[1151]. Não andava longe da razão, quando se sabe, e ele o refere também, que uma companhia criada para o corso à navegação portuguesa no Brasil, com o aval da WIC, contou com participações maioritárias das cidades da Zelândia e da comunidade safardita de Amsterdão[1152].

A tonalidade antijudaica da revolta não encobre a pluralidade dos interesses em jogo, unidos estrategicamente numa guerra que, a ser do foro exclusivo dos senhores de engenho residentes no Brasil, estaria condenada a abortar. Os suportes na Bahia e no Reino, no próprio aparelho de Estado[1153] e, veremos, entre os homens de negócio, deram-lhe a solidez necessária a torná-la consequente, contrariando, nas suas vitórias militares, as visões derrotistas de alguns validos do monarca, em especial de Sousa Coutinho e de António Vieira.

Com a conivência de figuras de relevo, infiltradas nos tribunais do Estado, constituindo uma "espécie de Kitchen Cabinet"[1154], a revolta declarou-se logo após a retirada de Nassau, acompanhado de Gaspar Dias Ferreira, um dos principais do Recife, caso emblemático do trajecto dos senhores de engenho "colaboracionistas", depois simpatizantes da sublevação. Teceram os dois indivíduos uma curiosa amizade, levando Sousa Coutinho a olhar desconfiado o português, feito burguês de Amsterdão[1155], quando foi ordenada a sua prisão pelos Estados Gerais.

Gaspar Dias Ferreira é personagem várias vezes evocada na correspondência do embaixador que começa por não entender o alcance do seu encarceramento, não lhe prestando a devida atenção. Os anos e o convívio com o homem na cadeia levariam Sousa Coutinho a mudar de opinião,

---

[1151] - "sendo elles todos os que mais dezejão a guerra e os que mais gritão por ella" (carta ao Marquês de Niza, 28 Outubro de 1647); "Entre terribel gente vivo, judeus e Companhia Ocidental que temendo huns e outros que me possa acordar com os Estados sobre o negocio do Brazil, procuram por todas as vias impedi-lo" (carta a D. João IV, de 24 Novembro de 1647) em Edgar Prestage (ed.) *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p.239 e 259, são alguns dos exemplos de passagens das cartas de Sousa Coutinho onde narra a animosidade dos judeus safarditas.

[1152] - José Antônio Gonsalves de Mello, *Gente da Nação...*, p.331; J. Israel, *Dutch Primacy...*, p.170. "A Amsterdão mandarão procurar os que querião entrar, e não ouve flamengo nenhum que quizesse; judeus sim muitos, ou seja pelo amor que nos tem, ou porque são os mais empenhados em pernambuco", carta de Sousa Coutinho a D. João IV, 6 de Março de 1647, Edgar Prestage, *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p.53.

[1153] - O caso mais representativo e explorado por Evaldo Cabral de Mello refere-se ao papel do Conde de Penaguião, Camareiro Mor, membro do Conselho de Estado (*Olinda Restaurada* , p.395 e ss), refira-se, também ele familiar do Santo Ofício e testemunha no processo de habilitação de António Teles da Silva (V. Rau, *Fortunas Ultramarinas...*, p.7.

[1154] - Evaldo Cabral de Mello,, *Ob. Cit.*, p.398.

[1155] - Em carta ao Conde da Vidigueira, Marquês de Niza, de 23 de outubro de 1645, em Edgar Prestage, (ed.), *Correspondência Diplomática*, ... Vol. I, p.319.

percebendo que o opulento comerciante não só era detentor de "papeis" eventualmente críticos sobre a história da revolta, como era capaz de influenciar Nassau para a causa de Portugal. Dos contratos de fretamento, sabe-se pelo menos que Gaspar Pacheco, um dos banqueiros de D. João IV e futuro deputado da Companhia Geral, estivera em rede com ele antes de Pernambuco ser ocupado. O trajecto de Gaspar Pacheco já foi apontado como exemplar de uma franja dos negociantes que, logo nos anos vinte, compraria engenhos em Pernambuco, para sofrer depois as consequências da guerra iniciada em 1630. Tal como muitos outros, emigrados para a Bahia, Rio de Janeiro ou retornados ao Reino, após a ocupação holandesa, Pacheco continuaria a estar atento ao destino das suas propriedades do nordeste[1156], pois em testamento redigido em 1654 refere os dois engenhos da Goiana como parte do seu vasto património[1157]. Gaspar Dias Ferreira teria contactos a este nível no Reino e, ao vir para Amsterdão, procurou fazer chegar a D. João IV um alvitre sobre a compra de Pernambuco[1158], reforçando uma estratégia encetada com o subsídio da expedição do padre de S. Bento a Lisboa. No momento da sua prisão, em 1645, assim que se soube da revolta, Sousa Coutinho não lhe deu grande crédito e subestimaria a envergadura do indivíduo na cena política portuguesa. À conta de uns papéis que estariam na sua posse, desesperadamente procurados pelos Estados Gerais como prova do comprometimento do aparelho político português, o embaixador avalia o peso da personagem. Vai noticiando o Conde da Vidigueira de que as rusgas para descobrir a documentação perigosa continuariam infrutíferas. Estaria bem escondida na morada de uma holandesa católica que jurava não a entregar, entendendo-se deste zelo haver entre ambos "correspondencia mais estreita que a de pura hospedagem"[1159]. Poucos dias depois, o embaixador desconfia dos altos contactos de Gaspar Dias e da sua ingerência na preparação da revolta, implicando na manobra, pelas respectivas amizades, o

---

[1156] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.389- 392.

[1157] - David Grant Smith, "Art. Cit.", p.250.

[1158] - Pela correspondência de Sousa Coutinho, as notícias da Revolta só chegariam a Haia em Setembro. Ora, segundo Oliveira Lima, um dos alvitres data de 20 de Julho de 1645, enviado de Amsterdão a D. João IV (*Pernambuco. Seu Desenvolvimento Histórico*, 3ªed., Recife, 1997, p.163). É conhecido o seu conteúdo pelo seu exame crítico realizado pelo Pe António Vieira, considerando que as bases financeiras para a compra de Pernambuco, aí estimadas, estavam desactualizadas, ao prever uma produção na ordem das 40 000 caixas, quando o Brasil, nessa época, mais não produzia que 20 000 (carta de Pe António Vieira de 14 de Março de 1647 em J. Laranjo Coelho (ed.), *Cartas d'El Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira*, vol. II, p. 105).

[1159] - Edgar Prestage (ed.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho...*, vol. I, p. 324-325, carta de 30 de Outubro de 1645.

Marquês de Montalvão - membro do Conselho Ultramarino e ex-governador do Brasil[1160] - e o Conde Maurício [1161].

Cerca de um ano mais tarde, D. João IV empenhar-se-ia na sorte de Gaspar Dias Ferreira, instruindo o embaixador para lhe fazer chegar o dinheiro da fiança, "com tal cautella que em nenhum caso se possa entender que o recebe de mim (...) e por esta mesma rasão não respondo a algumas cartas suas, mas com summo segredo o podeis sertificar da minha parte que faço toda a estimação da sua fineza"[1162]. Nesta e noutras passagens, o monarca reconhece-se devedor da actuação do português na Holanda, qualquer que ela fosse, pois as epístolas em torno do tema são pouco explícitas, como aconselhava a situação. De qualquer modo, na mesma carta, D. João IV garantia a Sousa Coutinho que fazia todas as diligências para terminar com a guerra no nordeste e "para dar aos ministros da Companhia aly e nesse lugar toda a justificação". Se protegia Gaspar Dias, o rei continuava a considerá-lo compatível com o genuíno interesse de Portugal em acertar a paz com os Estados Gerais, demarcando-se das iniciativas tomadas pelos colonos brasileiros. O dinheiro da fiança não chegou. Em 1647 aquele indivíduo ainda era prisioneiro, culpabilizando o embaixador por não desenvolver os trâmites necessários à sua liberdade, pois havia sido informado, segundo conta Sousa Coutinho, "por um parente que tem nessa corte", que o monarca assim o entendera por bem[1163]. Mesmo na cadeia, com o primo Francisco Ferreira Rebelo a coadjuvá-lo nestas operações de sombra, conseguiu Gaspar Dias que o embaixador e Maurício de Nassau se encontrassem, num cenário soturno, condigno ao secretismo exigido pela jogada - num bosque, às dez da noite, "por sinal chovendo bem". Tentava-se subornar o Conde, de forma a afastá-lo do governo de Pernambuco, para que tinha sido reconduzido pela WIC, e do projecto de ocupação da Bahia[1164]. Maurício favoreceu Portugal, declinando o cargo e dissuadindo os Estados Gerais da nova ofensiva. Exigiu um pagamento exorbitante de modo a insinuar o seu desinteresse pelo lugar e alegou que o acordo com Portugal seria melhor "que o milhor successo que podião esperar do Brazil (...)". "O Mauricio despois desta resposta (aos Estados Gerais) a pretexto do bem

---

[1160] - Carta de Sousa Coutinho ao Conde da Vidigueira, 23 de Outubro de 1645, Edgar Prestage (ed.), *Correspondência Diplomática...*, vol. I, p.319.
[1161] - *Ibidem*, p. 325, carta ao Conde da Vidigueira de 6 de Novembro de 1645.
[1162] - *Ibidem*, p. 370, carta de D. João IV a Sousa Coutinho de 13 de Setembro de 1646.
[1163] - *Ibidem*, vol. II, p. 133, carta de Sousa Coutinho ao rei de 19 de Junho de 1647.
[1164] - *Ibidem*, vol. II, p. 191.

commum está fazendo o officio de embaixador de V. Magestade", concluiu Sousa Coutinho.

Corria o ano de 1647. O conde desistiu, mas os Estados Gerais não. Itaparica seria ocupada e Portugal precisaria de reunir cabedais para preparar uma armada, nomeando-se o Conde de Vila Pouca de Aguiar para seu general. Os homens de negócio ajudariam a empresa. Os anos de 1647 e 1648 são ricos em episódios que denunciam o crescendo das hostilidades, pondo Sousa Coutinho em situação melindrosa, apesar de Gaspar Dias, de Francisco Ferreira Rebelo e do próprio Nassau serem personagens de vulto para utilizar na causa de Portugal. Em 1649 o enigmático Dias Ferreira estava em Lisboa. Após a capitulação do Recife, receberia uma tença de 80000 reis do Hábito de Cristo, para si e seu filho, e a promessa de uma comenda pelos serviços em Pernambuco junto de Nassau, por nessa condição ter alcançado francos benefícios para os portugueses no período de jurisdição holandesa[1165]. Os motivos do Conde são imperceptíveis. Para todos os efeitos, a sua amizade ao comerciante enriquecido, bem posicionado na Corte do Bragança, narra uma parte da espionagem necessária à revolta de Pernambuco.

Um movimento com semelhantes apoios suscita a dúvida quanto ao ambiente geral de surpresa com que foram acolhidas as primeiras notícias do sucedido. Talvez porque alguns planos no sentido de se apoiar uma eventual sublevação tivessem sido discutidos em Conselho de Estado e se decidira pela sua desistência[1166], Sousa Coutinho começou por não acreditar na inocência de D. João IV, sentindo-se traído por quem desejava melhor servir. A falta de informações de Lisboa exasperava-o, certo de que o silêncio confirmava a suas suspeitas. Contudo, a correspondência trocada ao longo do ano de 1646, quer com o Marquês de Niza, quer com a Corte, constrói uma encenação onde o monarca surge como actor secundário, tranquilizando o embaixador.

Se o Rei pretendeu auxiliar os luso-brasileiros com a nomeação de Francisco Barreto de Meneses para mestre-de-campo general[1167], a pretexto de assim se pôr termo à sublevação, aos seus agentes diplomáticos, bem como aos membros do Conselho Ultramarino, cuidou de dar a imagem conveniente às boas graças dos Estados Gerais, lavando, qual Pilatos, as suas mãos, recusando alinhar explicitamente com eminentes figuras do aparelho de

---

[1165] - Ver introdução de Edgar Prestage, *Correspondência Diplomática*... vol. I, p.XXXII.
[1166] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.397.
[1167] - Ch. Boxer, *The Dutch in Brazil*, p.182.

Estado, como seria o Camareiro-Mor, Conde de Penaguião[1168], ou o próprio ex-governador do Brasil, o Marquês de Montalvão. Aliás, o grupo inicial dos favoráveis à revolta, com voz no Conselho de Estado, conquistou adeptos nos restantes tribunais. Em consulta de 23 de Outubro de 1645 sobre o corpo expedicionário enviado por Teles da Silva para "acalmar" os revoltosos, o Conselho Ultramarino referiu o geral consenso quanto à gravidade da situação, nisso seguindo as sensibilidades então dominantes. Julgou fundamental retirar os revoltosos para a Bahia juntamente com os soldados[1169]. Entre os conselheiros estava Salvador Correia de Sá, regressado recentemente do Brasil, onde, enquanto general das frotas em início de viagem de retorno para Lisboa, evitara envolver-se na luta, ignorando os ataques à armada de Serrão de Paiva [1170]. Porém, dois anos depois, o Conselho veria de outro modo o problema. Um decreto, citado em consulta, condenou aquele tribunal por se corresponder em nome do monarca com os cabecilhas André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira - "homens que comtra a forma das ordens estavão fazendo guerra aos olandezes com que V. Majestade tinha celebrado tregoa e que entendesse o Conselho que estes homens tinhão feito a V. Majestade grande desserviço (...) e que nam se lhe há de escrever nem se auia de ter com elles comonicação alguma, salvo se fosse para lhes dar o castigo que suas culpas merecem". À severa repreensão, o Conselho respondeu sobranceiramente lembrando que eram vassalos d'el-rei, "com os quais este Reino tem trato bem como a Bahia". Convinha antes acudir às "vexações que os navios do reino ali sofrem". Esta posição do Conselho Ultramarino, figurando as assinaturas do Marquês de Montalvão, de Matias de Albuquerque e de Jorge de Castilho, bem distinta daquela expressada nos primeiros tempos da revolta[1171] - merecendo o seguinte despacho real: "Esta bem, mas que não se volte por ora a escrever a estes homens"[1172] - inscrevia-se numa linha de pensamento com crescente sustentação entre 1647 e 1648, anos de particular violência batava nas rotas brasileiras e de ensaio de ocupação da Bahia, sede do governo da colónia sob administração portuguesa. Uma hostilização suficientemente acintosa para fracturar os círculos do Estado, havendo entre os mais chegados a D. João IV quem antevisse a

---

[1168] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob Cit.*, p. 398-399.
[1169] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 13, fl.253 e ss., 23 de Outubro de 1645.
[1170] - Ch. Boxer, *Ob. Cit*, p.174.
[1171] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.118-119.
[1172] - AHU, *Pernambuco*, Caixa 4, 24 de Outubro de 1647.

restituição de Pernambuco como a única saída para apressar um tratado de paz.

Sousa Coutinho partira em 1643 no intuito da compra de Pernambuco, mas o decurso dos acontecimentos introduziu um enorme ruído nas conversações. Em 1647, chegava a hora de alterar as estratégias para alcançar a paz. Recebeu instruções, em Janeiro, para falar na restituição, caso a compra não tivesse lugar. Deparando-se com a recusa dos Estados em dar-lhe audiência, conseguiu desbloquear a situação em Abril, graças a 30000 cruzados para "compra de algumas vontades". Auscultou o terreno e apercebeu-se das vantagens da hipótese da restituição, atrasando os preparativos de uma armada de socorro, graças a promessas entretanto avançadas, dilação aliás crucial para o êxito da intervenção de Salvador Correia de Sá em Angola.

O embaixador expediu uma assídua correspondência para Lisboa que tardou em enviar-lhe resposta. Receoso, esperou o impacto das suas negociações centradas na restituição, manobra que mais tarde dirá ter sido apenas arquitectada como dilação... Fosse ou não uma requintada estratégia, em Lisboa não foi assim entendido. Para grande alívio seu, teve luz verde. A ajudá-lo, iria a caminho o Pe António Vieira. Receberia carta do secretário Pedro Vieira da Silva, datada de 13 de Novembro de 1647, narrando-lhe que "não saberei nunca referir a vossa Mercê o contentamento que aqui recebemos todos e mais que todos S. Majestade de V. Mercê ter este negócio tanto adiante (...) Logo que se receberam as cartas se convocou Conselho de Estado e nelle aprovou S. Majestade tudo o que V. Mercê obrou em todo o progresso deste negocio". Reiterava-se a proposta do embaixador, tornando-se agora determinante para a paz definir os seus pormenores, com a recusa de qualquer fiança que os Estados Gerais viessem a exigir[1173]. A seu lado, teve Sousa Coutinho o eminente Jesuíta, convicto do geral desejo no Reino da desistência portuguesa de Pernambuco, visto o Conselho de Estado se ter regozijado com as habilidades do embaixador. Enganava-se, e arrastou Sousa Coutinho, ficando ambos isolados. Julgava Vieira que bastaria o favor do Monarca, da Rainha, do príncipe e do Secretário de Estado para o plano ir por diante[1174]. Mas, na verdade, todo o Reino teria ocasião de se insurgir e D.

[1173] - Edgar Prestage (ed.) *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p.248-249.

[1174] - Di-lo o Pe António Vieira em carta a Sousa Coutinho depois de regressar a Lisboa, em Outubro de 1648. Ver carta de 10 de Novembro de 1648, em *Correspondência Diplomática de Francisco Sousa Coutinho*, vol. III, p.156-157.

João IV não dispensaria incondicionalmente o apoio aos seus embaixadores sem primeiro ponderar as consequências internas de um tratado ao arrepio do pensamento dominante entre poderosas figuras da Casa Real e do aparelho de Estado. Evitaria ratificar o acordo sem primeiro acautelar a união da monarquia. Não contrariou Sousa Coutinho nem o Pe António Vieira, mas também não quis nada adiantar sem ouvir os tribunais e os homens de negócio. Decretou que fossem escolhidos dois representantes de cada Conselho para coloquiar com Vieira, chegado em Outubro de Haia com os capítulos do tratado e, no Reino, de facto, o único verdadeiro defensor do documento que trouxera na bagagem.

Com esta táctica, D. João IV congelou um movimento contraditório entre o curso traçado pelas negociações diplomáticas, no sentido de cortar radicalmente Pernambuco dos horizontes portugueses, e a dinâmica que a revolta gerara, no sentido de uma crescente integração daquela parcela nordestina nos circuitos comerciais do Reino.

1.2- As comunicações com o Brasil

Entre 1646 e 1648, as repercussões da revolta traduziram-se numa série de conquistas bem sucedidas, a abrir novas escápulas de açúcar e a acusar as dificuldades militares do adversário no terreno, sobretudo após a primeira vitória dos Guararapes, em 1648. A guerra encontrava o seu auto-financiamento[1175] com a necessária conivência dos meios mercantis do Reino que não descuraram este tráfico. Os capitais reabilitaram o negócio brasileiro, não se esquecendo, no troço de ida, a importância dos géneros alimentares básicos para sustento dos sublevados. A mira de lucros chorudos a causar, depois, problemas adicionais, estando a navegação exposta ao saque da Companhia Zelandesa que recebera aval da WIC para acções deste género. Cruzava os mares "incessantemente para bater os portugueses, porque os Estados Gerais lhes haviam concedido as presas que fizessem, esperando que lançariam ao mar poderosa frota"[1176]. Uma cedência holandesa às pressões da Zelândia para se prosseguir com a táctica de lucro fácil, do saque, contrária a

[1175] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, cap. IV, em especial p.200-201.
[1176] - *Ibidem*, p. 121 e ss e, citação retirada de Pierre Moreau, *História das Ultimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses...*, p. 73

uma outra via de actuação, assente no esforço colonizador empreendido pela WIC.

A crer nos juízos emitidos pelos tribunais do Estado, pelo Conselho Ultramarino, nomeadamente, as rotas do Brasil assistiram ao retorno da caravela em posição dominante, armadas por mestres endividados por contratos de crédito a risco: caravelas de fugir, designação pouco elogiosa constante da documentação oficial, cara a Pedro Fernandes Monteiro, nestes anos de 1646-1648 procurador da Fazenda, e não da exclusiva lavra do Padre António Vieira[1177]. Acusação, aliás, com raízes longínquas, datáveis de 1612[1178]. Mais do que fugir talvez se entregassem sem ripostar, pois os corsários zelandeses "raramente aprisionavam aqueles que se encontravam nas caravelas portuguesas apreendidas e que se lhes entregavam incondicionalmente"[1179]. Tornavam-se, então, "escolas de cobardia", segundo os seus delatores, tripuladas por gente bisonha, pouco destra na manobra de artilharia. "Cobardia", fruto da inexperiência na arte da guerra, mas também de uma armação escudada no crédito a risco, cujos juros de tão elevados só seriam desembolsáveis se a viagem corresse sem acidentes. O perigo e a fraude convidavam os mestres a encontrarem "mayor interesse na ruina; porque tomando sobre seus navios a titulo de fornecimento mais dinheiro do que elles valião, de proposito buscavam o perigo ou se não desviavam delle, porque com a perda de suas embarcações eram escusados de pagar as contidades sobre elles recebidas"[1180].

A eficácia das acções predatórias holandesas espelha tanto a fragilidade dos efectivos navais portugueses quanto a mobilização das praças mercantis em torno do açúcar brasileiro, não só o que tinha origem na Bahia e Rio de Janeiro, como todo o restante proveniente de Pernambuco, com escoamento preferencial no Cabo de Santo Agostinho, paragem pouco adequada a navios de grande calado. Uma reanimação arriscada, mas com efeitos positivos nas receitas aduaneiras (gráfico I[1181]).

[1177] - "As caravelas, senhor, são escolas de fugir e de fazer cobardes os homens do mar", terá afirmado a D. João IV, segundo o que narraria ao Conde de Ericeira nos comentários a *Portugal Restaurado*. Citado em, Lúcio Azevedo, *História de António Vieira*, Vol. I, Lisboa, 1918, p.112.

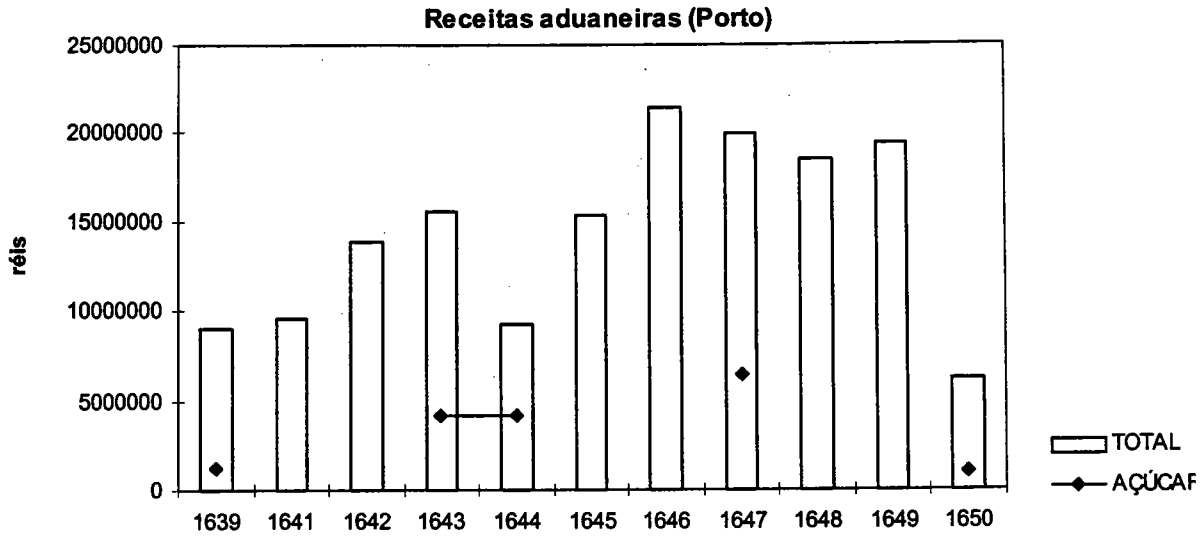
[1178] - *Livro que da rezão do Estado do Brasil*, Rio de Janeiro, ed. facs., 1968, p.15.

[1179] - Pierre Moreau, *Ob. Cit.*, p. 73.

[1180] - D. Francisco Manuel de Melo, " Epanáfora Triunfante. Restauração de Pernambuco", *Epanáforas de Vária História Portuguesa,* (Edgar Prestage, ed.), 3ª ed., Coimbra, 1931, p. 390.

[1181] - Totais de dízima, explicitando-se o contributo do açúcar para as somas de cada ano.

Gráfico I



Fontes desta índole só estão disponíveis para a cidade do Porto[1182]. Os totais, referentes ao açúcar e a todos os outros produtos vindos da Europa, colocam 1646 em evidência, como ponto de chegada de uma recuperação que distanciaria a receita deste ano da corrente no período filipino. Reconhece-se uma ligeira inflexão em 1647 -1648 e uma cava em 1650, quando já estava instituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, sediada em Lisboa. Oscilações que não devem ser inteiramente imputadas à capacidade do falso aliado interferir nas comunicações do Brasil com o Reino. Veja-se o sucedido no ano de 1647, para o qual se sabe o resultado das actuações da companhia de corso zelandesa. Terão sido aprisionadas aproximadamente 111 embarcações[1183]. Mesmo assim, a colecta na alfândega, incidente no açúcar, reverteu em 6 434 116 réis, montante superior aos 4 121 072 réis arrecadados em 1644. A evolução das entradas de açúcar no Porto manifesta uma ascensão regular, não questionada pelo corso. Melhor. Apesar do risco e do inimigo ser certeiro nos seus alvos, as receitas alfandegárias prosperavam e distanciavam-se bastante da experiência sombria do ano de 1639. A grande quebra só é reconhecível em 1650.

[1182] - Todos os dados respeitantes a receitas alfandegárias encontram-se no fundo do Arquivo Distrital do Porto designado *Cabido da Sé*, " Livros de Portagens e Redízimos do Bispo", Livros 114 a 145 para dízimos e portagens dos anos 1639 a 1663, em diante citado por *Livros de Redízima.*

[1183] - AHU, *Baía,* nº1408, publicado em Ch. Boxer, *The Dutch in Brazil...,* em apêndice. Rol dos navios perdidos segundo os registos dos seguros.

Falta uma fonte igualmente rica para Lisboa. O panorama seria semelhante, se o número de baixas dos navios com partida e destino na cidade for entendido como um indicador da vitalidade da navegação comandada por este porto. O ano de 1647 assinala o contributo de Pernambuco para a animação da praça. De 30 navios apreendidos em direcção ao Cabo de Santo Agostinho, 20 tinham saído de Lisboa. A posição maioritária da capital nesta rota não se altera no quadro oferecido pelas baixas de 1648[1184]. Tal preferência corrobora as conclusões retiradas sobre os padrões de viagem dos navios fretados em Lisboa, em confronto com o Porto, tendo-se reconhecido Pernambuco como destino eleito nos contratos celebrados na cidade. As redes interportuárias, contudo, questionam a sobrevalorização destas diferenças. Mais importante será atribuir à Restauração, pelo desembargo portuário, o despertar da cidade de Lisboa de uma letargia vivida na década de trinta que havia levado a sua elite mercantil a contar com a intermediação do Porto.

Com efeito, a preeminência da capital marca também as outras linhas de comunicação com o Brasil, sendo perceptível na cobrança de "avarias", um resquício de tributo instaurado pelo virtual regime de frotas, cuja primeira tentativa veio com Salvador Correia de Sá, como mais adiante se verá. Da cobrança realizada entre Abril de 1645 e Abril de 1646, referente às descargas nas alfândegas de Lisboa e Porto, evidencia-se o lugar cimeiro de Lisboa nas rotas do Brasil, entrando 25 navios da Bahia, "*que tudo são caravellas*", e 12 navios do Rio de Janeiro. O documento parece ignorar as ligações irreverentes com Pernambuco. Entre Abril de 1645 e Janeiro de 1646 , ao invés, descarregaram no Porto 2 navios do Rio de Janeiro e apenas 11 da Bahia[1185].

Os livros de portagens do Porto, dos anos de 1647 e 1648, registando as cargas expedidas[1186], confirmam estes números modestos. Seguiram para o Brasil 15 e 16 embarcações, respectivamente, mas apenas duas tiveram paragem em Pernambuco. Numa delas foi embarcado bacalhau e panos de linho pelo comerciante Bento Ribeiro Torrado, um dos dez maiores importadores de açúcar do ano de 1647[1187]. Do conjunto dos exportadores para Pernambuco, área pouco procurada pelo grupo nortenho, dominam agentes de perfil ignorado, como seja Gonçalo Rodrigues Marques ou Manuel Luís, ao lado de uns quantos homens de nomeada como Geraldo Robim, Oto

---

[1184] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p. 121-122.
[1185] - AHU, *Baía*, nº1184.
[1186] - AHDP, *Livros de Redízima*, L. 123 e 125.
[1187] - Ver Parte I, cap. II.

Eldres, Vicente Pereira e o próprio Bento Ribeiro Torrado, enviando fazendas, mas desdenhando, na maioria, a farinha ou o bacalhau, géneros em breve estancados pela Companhia Geral. Como principal conclusão a retirar destes livros de portagem realizados nas vésperas da fundação da Companhia, refira-se que o tráfico brasileiro do Porto se circunscrevia a uma vintena de navios e que os produtos de futuro estancados seriam traficados sobretudo por comerciantes estranhos à elite mercantil. Ao invés, Isidros, Pachecos, Francisco de Barros, ou Roland Hill, enviaram linhos, ferro e fazenda diversificada. Fogem a esta regra Nicolau Carvalho, Bento Ribeiro Torrado e Bernardo Pereira Camelo, em breve ligados à Companhia, que manipulavam produtos importados da Europa, mas não esqueciam o bacalhau ou a farinha.

Vinte navios, ou próximo disso, seriam suficientes para imprimir à alfândega do Porto uma dinâmica inexistente no início da década de quarenta. As baixas na navegação que passava por Lisboa certificam, de outro modo, a vitalidade do negócio, alimentando a profusão de caravelas, estratégia não inteiramente seguida no tempo dos Filipes. É de admitir, pela celeuma gerada nos tribunais do Estado, que a frota se alterava, assemelhando-se, na sua estrutura, ao verificado nos anos de 1602-1614. Contudo, este período seria de relativa acalmia, enquanto a década de quarenta, após a revolta de Pernambuco, se caracterizava pela perpetuação do risco experimentado nos últimos tempos da União Dinástica. A caravela, até pelo seu pequeno calado, movendo-se bem nos recantos dos pequenos portos nordestinos, daria a ilusão de comportar, pela sua capacidade de fuga, uma renda de protecção que faltaria aos navios de maior porte mal artilhados. Os pressupostos mudaram quando o inimigo se passou a mostrar piedoso perante uma rendição incondicional. A "cobardia" das caravelas viria a incomodar uma facção com assento nos Conselhos, ao contribuir para questionar a reputação da monarquia. A segurança da navegação tornar-se-ia, por isso, num dos mais graves problemas debatidos nos círculos políticos. Uma corrente, em breve dominante, insistiria na instauração de uma escolta às frotas do açúcar, não lhe repugnando a intervenção estrangeira nesse serviço.

Foram estudadas no Conselho Ultramarino, em Janeiro de 1647, duas propostas remetidas ao tribunal pelo monarca, sobre o recurso a navios estrangeiros na navegação brasileira[1188]. O assento discutido em 21 de Janeiro reportava-se a 8 navios ingleses de 350 toneladas cada, com 26 peças de

[1188] - AHU, *Baía*, nº1253. Referências ao processo em Ch. Boxer, "English Shipping in the Brazil Trade. 1640-65", *Mariner's Mirror*, v.37, nº3, 1951, p.200 e em Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.138.

artilharia: 4 dariam escolta à rota de Rio de Janeiro e os outros quatro à Bahia. Pernambuco continuaria à margem destas reformas oficiais. A frotas partiriam de Lisboa e os navios de escolta seriam financiados pela cobrança de fretes a 15000 réis a tonelada portuguesa de 54 arrobas, para a linha da Bahia, e 16000 para o Rio de Janeiro. Estipulava-se como tempo máximo obrigatório de demora no Brasil dois meses e meio e previa-se a possibilidade destes navios terem prioridade na carga. Dias mais tarde chegava à mesa do Conselho nova proposta, desta vez para a Coroa fretar 10 navios hamburgueses para escoar a produção do açúcar, de tonelagens compreendidas entre as 400 e 500, com 25 a 30 peças de artilharia. Comboiariam outros navios mercantes desde que incorporassem pelo menos 16 peças de artilharia[1189]. Na avaliação da matéria, o Conselho Ultramarino expôs o parecer solicitado ao Procurador da Fazenda, Pedro Fernandes Monteiro que preferiu a modalidade inglesa, por preparar um regime de frota escoltada. Enfatizou a necessidade de reformar a navegação, quer através desta modalidade, quer através da extinção do uso infame das caravelas nas rotas do açúcar. Na proposta relativa aos navios hamburgueses descortinava virtudes na incorporação exclusiva de navios mercantes armados com 16 peças, pois o mesmo era marginalizar as caravelas. Dos pareceres de Pedro Fernandes Monteiro merece ser sublinhada a linha norteadora da sua intervenção: a eliminação das caravelas, a generalização de navios de grande porte e o regime de frotas comboiadas deveriam ser três componentes indissociáveis de uma reforma imediata na navegação brasileira. Não se mostrava avesso à participação de navios estrangeiros, quer para dar a escolta, quer para serem fretados por agentes radicados no Reino. Dificilmente se pode reconhecer no pensamento deste oficial uma postura "conservadora", como entende Cabral de Mello os apelidados de "valentões" pelo Pe António Vieira - "nacionalistas" em debate com "protoestrangeirados" - que temiam a intromissão estrangeira, com objecções até de ordem religiosa[1190]. Alguns dos pareceres em apêndice a esta consulta do Conselho Ultramarino esclarecem, na verdade, o teor dos argumentos avançados por essa corrente de oposição à presença estrangeira, inglesa ou hamburguesa. Além da questão religiosa temia-se que navios de tamanho calado causassem simplesmente a extinção da marinha portuguesa. Indirectamente, considerava-se próprio da feição marítima do reino a dispersão do tráfego e o uso das caravelas.

[1189] - AHU, *Baia*, nº 1253.

[1190] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.137-138.

Ora, contra o miserabilismo inerente ao domínio daquele tipo de embarcação, Pedro Fernandes Monteiro gastaria várias folhas de papel, começando por lembrar os argumentos dos que se contentavam com as caravelas. Para alguns, eram prova dos escassos capitais disponíveis nas praças portuguesas, estando o meio mercantil tão arruinado. Para outros, eram a salvação do Reino, pois graças à sua "pressa em escaparem ao inimigo, em razão de serem mais ligeiras" contribuíam para a subsistência das alfândegas. Nada mais falso, diria o Procurador da Fazenda. O investimento em caravelas poderia ser desviado para "navios redondos", compatíveis com a manobra de artilharia, sinal de que os exemplares em causa nem sequer tinham velas redondas e seriam, assim, minúsculas unidades aparelhadas com velas latinas. A artilharia poderia ser concedida a crédito pela Coroa, pois os grossos comerciantes preferiam comprá-la. Ficavam deste modo resolvidas as supostas dificuldades de um meio mercantil de modestos cabedais. Refuta depois a maior utilidade da fuga ao inimigo. Por um lado, a experiência dos últimos tempos demonstrava que muitas não escapavam, por outro, "tem feito cobardes aos mareantes iniciando-os so a fugir". Fica-se, portanto, na dúvida, se o celebrado despeito do Padre António Vieira por este tipo de navio não era apenas a reprodução de ideias de um grupo bem representado na administração central. Neste cenário, restava ao monarca promulgar ou fazer cumprir legislação que erradicasse de uma vez por todas as caravelas da marinha portuguesa e que se instaurasse o sistema de frotas escoltadas, com ou sem ingleses e hamburgueses. Aquelas duas propostas apenas serviram para Pedro Fernandes Monteiro rezar impropérios contra as caravelas e a navegação solta. A intromissão de estrangeiros não o chocava, até porque adivinhava ser o caminho mais fácil para se montar a defesa da navegação. Uma consulta do Conselho Ultramarino, analisando propostas de 1647, para ter despacho só em 7 de Março de 1648, no sentido do Desembargo do Paço preparar dois decretos: um, proibindo a compra de navios com menos de 350 toneladas, outro, dando o prazo de três anos para serem banidos os navios com menos de 16 peças de artilharia. Até lá, D. João IV declarava ser de interesse do reino contar-se com efectivos estrangeiros[1191].

Um tema estudado em 1647, mau grado o debate e as tentativas da reforma das comunicações brasileiras quase acompanharem a criação do Conselho Ultramarino. Desde 1643, ano do decreto de instituição deste

[1191] - AHU, *Baía*, nº 1253.

órgão[1192], muita da documentação dele emanada incide no problema das frotas comboiadas. Logo em Dezembro de 1643, foi analisada uma exposição da autoria de Matias de Albuquerque[1193], não muito diferente do que já defendera em 1627, recordando o próprio que então se inspirava na Carreira das Índias e no modelo da casa de Contratação de Sevilha. Um projecto afim de outro assinado por Tristão de Mendonça Furtado que, embora tivesse seguimento nos circuitos burocráticos, ficou sem efectivação, suspeitando-se dos entraves movidos por alguns poderosos da praça de Lisboa, como os Dias Mendes de Brito[1194]. Serve a memória para sublinhar em que medida as rotas do Brasil, ou certo universo social com elas conotado, em pouco se afeiçoava à concretização de um novo regime de navegação. Mas a recente proposta de Matias de Albuquerque, realizada em 1643, teria maior aceitação que aqueloutra elaborada no ido ano de 1627. Estimava o volume de tráfico em apenas 20 000 caixas, número bem diferente das 80 000 calculadas em 1627. Para as trazer em segurança, "o principal meo he ordenar que se não possão fabricar Nauios para hirem ao Brazil de menos de duzentas toneladas e dez peças de artilharia". Apontou as taxas de frete a cobrar. Por cada 54 arrobas a tonelada, na rota da Bahia, os baixéis de 200 toneladas praticariam uma taxa de 12 000 réis, os de 300 toneladas, 14 000 réis e os que comportassem 20 peças de artilharia, na ordem das 400 toneladas, cobrariam 16 000 réis. Para o Rio de Janeiro os montantes seriam acrescidos em 2000 réis. Tais navios de grande porte seriam acompanhados por um galeão capitânia e outro almirante, para os escoltar apenas no regresso, pois, para a ida, maior risco se correria na reunião dos navios em Lisboa, pelo perigo eminente na costa portuguesa, sendo preferível que cada um seguisse "com os vinhos de S. Jorge" ou as "farinhas da Terceira e S. Miguel", ou com as cargas da Madeira . Para a pequena quantidade de açúcar, as 20 000 caixas, bastavam 30 navios, carregando cada, cerca de 600 caixas, ajustando-se a apenas uma frota por ano. Desaferrariam da Bahia em Junho, em direcção ao paralelo 40, para proteger o tráfego de Viana e Porto, findando a volta em Lisboa.

Os custos da protecção deveriam ser cobertos pelas avarias, a um tostão por arroba: 40 réis para o navio e 60 réis para soldos da gente de

---

[1192] - Marcello Caetano, *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua história*, Lisboa, 1967, p. 41.

[1193] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 13, fl. 15 e ss, Consulta sobre a proposta de Matias de Albuquerque para reforma da navegação, datada de 19 de Dezembro de 1643.

[1194] - Sobre o processo de Tristão de Mendonça Furtado, Hermann Kellenbenz, *O Projecto duma "Casa de Contratação" em Lisboa*, sep. *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, vol. V das Actas*, Lisboa, 1961.

guerra. Da mesma consulta do Conselho Ultramarino, consta a iniciativa de Salvador Correia de Sá, candidatando-se a fornecer, por assento, os dois galeões de escolta, de sua propriedade, com 400 toneladas e 24 peças de artilharia, na condição de ser provido em General da frota e de se colocar no lugar de Almirante o mestre Diogo Martins Madeira, por mercê dos muitos serviços prestados na frota do Rio de Janeiro em 1641. Ao longo dos cinco anos futuros, rechearia a frota do Brasil com 8 naus de 300 toneladas que sempre estariam prontas para reforçar a escolta.

Com brevidade, em 5 de Janeiro de 1644, coube ao Conselho Ultramarino passar as patentes de general da frota a Salvador Correia da Sá e a de almirante a Diogo Martins Madeira[1195], comprovando-se que o projecto idealizado por Matias de Albuquerque foi corporizado na vontade da poderosa figura de Correia de Sá. No entanto, os navios capitaina e almiranta, segundo consta de uma das versões do regimento, não seriam seus, antes retirados da Armada Real, "comprados, providos e armados por conta dos fretes e avarias dos açucares e fazendas que neles se carregarem"[1196]. Tudo o mais obedece ao esboço de Matias de Albuquerque, até esse reparo pertinente da conveniência da frota só ser reunida na viagem de regresso. As avarias, fixadas em um tostão, seriam, na mesma conformidade, cobradas pelos "armadores"[1197], arrecadando 40 réis para o navio e 60 para as despesas com o corpo mínimo de 25 homens, capitão e soldados, embarcados para manobrar artilharia. Os restantes custos da defesa compensavam-se na licença régia para transportar prioritariamente pau brasil. A cláusula das avarias era apenas válida para os navios de porte superior a 200 toneladas, pois seriam os únicos com avolumados encargos de defesa própria. Por isso, o capítulo 14 do Regimento ressalvava: "Por quanto nestes principios he força permitir se a navegação das embarcações de menor porte de duzentas toneladas athe ellas se acabarem", autorizavam-se as unidades menores a cobrar os mesmos 12 000 réis de frete, embora os mestres retirassem 2 000 réis para sustento das tropas dos navios de escolta.

[1195] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 13, fl. 10 e ANTT, *Ministério do Reino*, L. 162, fl. 96.

[1196] - BAjuda, 51-VIII-42, fol. 103 e ss. ; Mais uma cópia (51-VII-43, fl. 102 e ss) citada em Ch. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola...*, p. 185. Outros comentários ao Regimento, com versão definitiva datada de 25 de Março de 1644, em José Francisco da Rocha Pombo, *História do Brazil*, vol. V, p. 615 e ss; Max Justo Guedes, " As Guerras Holandesas no Mar", *História Naval Brasileira*, vol. II, Tomo Ia, Rio de Janeiro, 1990, p. 371 e ss; Idem, "Segurança da Navegação nos Séculos XVI-XVIII: navios artilhados, frotas e comboios", *História Naval Brasileira*, vol. II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p. 79.

[1197] - Pela primeira vez surge o vocábulo *armador* associado aos agentes fornecedores do transporte.

Os custos de protecção da frota incidiam, assim, efectivamente, nos navios pequenos, pois só estes viam as suas receitas diminuídas para ajudar os gastos com os dois galeões. Os demais vasos arrecadavam avarias em montante suficiente para custear a própria defesa. Por outro lado, acoplada à mudança no regime da navegação, estava a intervenção do Estado no mercado dos fretes, impedindo a fixação livre e limitando aos navios com mais de 400 toneladas as taxas correntes e praticadas por caravelas, na ordem dos 16 000-18 000 réis. Veja-se aqui uma das possíveis razões para o meio náutico, dominado por caravelas latinas, não acalentar o sistema.

Salvador Correia de Sá desaferrou em Outubro de 1644, largos meses depois do regimento estar redigido. Regressava ao Reino quando estalou a revolta em Pernambuco. Fez pouco caso das recomendações de António Teles da Silva e evitou interferir nas escaramuças desencadeadas pela armada de Serrão de Paiva ao largo do porto de Tamandaré. Em Outubro de 1645 estaria em Lisboa e ainda nesse ano o Conselho Ultramarino, onde tinha assento o general das frotas, trabalharia para apreciar os protestos dos residentes na Bahia e Rio de Janeiro sobre os avolumados encargos com avarias a 1 tostão por arroba[1198], enviando a sede do governo do Brasil um Pedro Marinho para tentar revogar o sistema[1199]. O delegado não teria a tarefa facilitada pois era inequívoca a adesão à reforma entre os grandes com assento no Conselho Ultramarino. Por diversa ordem de argumentos expressos em consulta de 7 de Dezembro de 1645, o tribunal desacreditou as razões alegadas pelos opositores, no seu entender, homens de mar e mercadores que olhavam as "caravelas fundados somente em seus interesses particulares, porque o mercador não reparando no bem publico com pouco dinheiro asegura a fazenda que nellas manda carregar na Caza dos seguros, aproveitando se delas em ocasioeis que vale pouco o asucar no Brasil e neste Reino muito. E os homens de mar e senhorios dellas, os que não fazem o mesmo, sosede muitas vezes com as respondencias que sobre ellas tomão ficarem melhor aproveitados coando se perdem"[1200]. Neste mundo onde reinava o interesse particular, o Estado zelava pelo bem comum, criando medidas de extermínio das caravelas, infames para a reputação da monarquia[1201]. Jorge de

---

[1198] - Ch. Boxer, *Ob. Cit.*, p. 189.
[1199] - F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique*,... p. 524.
[1200] - AHU, *Baía*, nº 1164.
[1201] - Sobre a importância da reputação na cultura política do século XVII, J.H. Elliot, "Poder e Propaganda en la España de Felipe IV", *España y su Mondo. 1500-1700*, Madrid, 1991, em particular p. 202.

Albuquerque, Jorge de Castilho e o Marquês de Montalvão repisaram a seu acordo pela instauração das frotas, lembrando que o costume informal de assim navegarem os navios do Rio de Janeiro reduzia substancialmente as baixas nesta rota. Ignorando-se os queixumes da Bahia, elaborou-se um parecer que de novo colocava no banco dos réus as caravelas e elogiava o regimento de Salvador Correia de Sá como uma forma eficaz de as eliminar pelas preferências concedias aos navios com mais de 200 toneladas. Além disso, reconhecia-se nas frotas uma outra razão "destado e fazenda que obriga a se continuar com ellas E he que coando vem navios soltos não chega a fama as nasoins estrangeiras como chega a vinda de frota E dizerem todos elles que Entrarão neste porto vinte ou trinta mil caixas dasucar com que os obriga a uir a este Reino E para as levarem trazerem muitas mercadorias"[1202].

Uma consulta de 19 de Dezembro de 1645, a respeito da mesma matéria, debruçava-se sobre um memorial de Salvador Correia de Sá que pouco acrescentaria os argumentos já advogados, embora esclareça melhor o cariz da oposição[1203]. Ao protesto pela maior lentidão na rotação dos navios que o novo regime traria, esclarece que seria tão exigente em tempo quanto a navegação solta de uma caravela, pois previa três meses de ida, três meses de paragem no Brasil e outros tantos de regresso, mais um trimestre para estar no reino a aparelhar. Ora nenhum navio das rotas do Brasil poderia realizar mais do que uma viagem por ano "que vem a ser o mesmo tempo". Contudo, na presente consulta, alguém defendeu as caravelas. O Dr. Paulo Rebelo sintetizou os tópicos do regimento de Salvador Correia de Sá que, no seu juízo, eram "danno manifesto do commercio pela pobreza em que estamos e não auer quem tenha posses para fazer naos tão grandes nem a carreira do Brasil as permite, porque de ordinario vão deste Reino quase uazias e sem vencer fretes e no Brasil não acham carga invernando": o regimento penalizava os pequenos navios; o tráfego brasileiro não se coadunava com a concentração e o sistema de frotas só servia para avisar o inimigo onde estava a presa... Donde, o melhor para o estado do comércio era esquecer a reforma. Parecer

---

[1202] - AHU, *Baía*, nº1164.

[1203] - AHU, *Cons. Ult*, Cod. 13, fl. 279 e ss. Datada a consulta de 19 de Dezembro de 1645, sendo o tema um memorial de Salvador Correia de Sá, idêntico a um documento publicado por Boxer, de origem desconhecida , vendido à Livraria Coelho de Lisboa em 1930, cujo catálogo o datava de 1646-1647, e que Boxer viria a comprar. Não tendo indicação do contexto em que fora produzido, o historiador negaria a datação do livreiro e atribuiu-lhe uma origem posterior à fundação da Companhia Geral, por ser uma defesa das frotas. Ch. Boxer, "As Primeiras Frotas da Companhia do Brasil...", pp.322- 330. Pela cópia constante da consulta do Conselho Ultramarino deste alvitre, verifica-se ser incorrecto atribuir-lhe o ano de 1652. Será pouco anterior a 19 de Dezembro de 1645 e é uma resposta à exposição dos opositores da Bahia ao regime de frotas comboiadas.

secundado por outro conselheiro, o inquisidor Dr. João Delgado Figueira. Jorge Castilho, Jorge de Albuquerque e o marquês de Montalvão continuaram acérrimos defensores da reforma, em tudo concordando com o alvitre de Salvador Correia de Sá.

A missão do delegado da Bahia colocou, todavia, areias na engrenagem. As frotas perderam continuidade e os homens de mar e mercadores elaboraram uma petição em 1646 para ser reavaliada a questão das avarias, "visto não aver frota e elles virem do Brasil sem guarda nem escolta nem se continuar com o effeito della asi na fabrica dos navios Armados por cujo efeito se entabolou a frota"[1204].

Navios de grande calado, concentração do tráfego, condenação das caravelas: o tríptico inspirador da política naval de D. João IV, desde 1643. De difícil execução. Até porque grandes figuras do aparelho de Estado repartiam o poder com letrados e inquisidores simpatizantes da causa do pequeno comércio, ou, pelo menos, assim procuravam sustentar as suas ideias. Contra estes homens com voz nos tribunais insurgiu-se Pedro Fernandes Monteiro, procurador da Fazenda. Indo ao seu encontro e tentando contornar os escolhos, o monarca incumbe o Conselho da Fazenda de pesquisar nos arquivos o que os reis predecessores haviam promulgado para incentivar a construção de navios de grande tonelagem. Era preciso recuar aos tempos de D. Manuel... Em decreto de 4 de Janeiro de 1647 dizia-se "pella importancia de que há extinguirem se no Rejno o uso das caravellas e fazerem se navios que com maior segurança de serem tomados dos inimigos desta coroa naveguem as drogas das conquistas Hej por bem que o Conselho da Fazenda vendo leis e provisões antigas sobre esta materia me diga o favor que se pode fazer as pessoas que fabricarem navios com destinção de porte e tonelladas"[1205].

Os interesses chocavam-se fora dos círculos políticos. Dito de outro modo, nos tribunais reflectia-se a fractura do grupo mercantil, entre grandes e pequenos, entre os adeptos de investimentos em navios de força e os apostadores em caravelas. Entre os grandes, na verdade, o monarca recolheria apoios. Dois anos depois da Bahia ter movido as suas influências para impedir o regime de frotas, representantes das câmaras de Igarassu, de Serinhaem, do Arraial do Bom Jesus e da Paraíba pediram a D. João IV que fosse "seruido de acabar com os homens de negocio desa corte e ainda com os demais do Reino

[1204] - AHU, *Baia,* nº 1183, consulta do Conselho Ultramarino de 28 de Abril de 1646.
[1205] - ANTT, *Ministério do Reino*, L. 163, fl. 217 vº.

obrigando os com alguma mercê que V. Majestade lhes faça ou prometa a que ajão de fazer a estas capitanias rendidas algum bom emprestimo para que junto com o que V. Maj for servido concorrer possão elles em forma de companhia comprar e armar navios no mayor numero que houver lugar", para ajudar a restauração das praças, assunto de muita conveniência geral para o reino, mas em particular para "os mesmos homens de negócio"; que se fizesse guerra à Companhia holandesa com outra Companhia[1206]. Um apelo de senhores de engenho com ressonância no Conselho Ultramarino. Lembrava-se, em consulta sobre uma carta de Fernandes Vieira alvitrando ser preferível cancelar a circulação de navios de açúcar, dado o estado das comunicações infestadas de corsários, que tais danos seriam remediados se o monarca aceitasse "o offerecimento que os homens de negocio desta çidade lhe tem feito de *armarem Navios de forsa* e por *sua conta e risco navegarem em frotas ao brasil*"[1207]. Havia, pois, entre os comerciantes, alguns sensibilizados para os problemas da marinha em constante debate nos círculos do Poder.

Ainda era cedo para a Companhia Geral arrancar, mas nesse ano de 1648 dar-se-ia resposta aos apelos dos revoltosos mediante a elaboração de um assento que concedia o monopólio de certos géneros contra pagamento em açúcar. Em carta de 6 de Setembro de 1648 ao Marquês de Niza, D. João IV asseverava estar na base da iniciativa a indústria dos moradores de Pernambuco que, através dos seus procuradores no Reino, conseguiram a realização do assento para serem enviados "12 navios de força continuadamente pelo descurso de tempo de 4 em 4 cada 4 meses ou de 6 em 6 cada 6 meses". Um negócio que, alegadamente, dispensara a intervenção da Coroa e que se criara por contrato entre particulares, envolvendo os "mais grossos homens de negocio" da praça de Lisboa[1208]. Uma iniciativa para contar com capitais estrangeiros, sendo parte destes navios de força de armação inglesa[1209].

Congregavam-se duas linhas de inovação, até lá, com expressão em campos diferentes: por um lado, a utilização de navios de grande porte nas comunicações brasileiras, cara a personalidades de vulto com voz nos

---

[1206] - AHU, *Pernambuco*, 20 Fevereiro de 1647. Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.* p.20

[1207] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 14, f. 134 (5 de setembro de 1648).

[1208] - P.M. Laranjo Coelho (ed.), *Cartas d'El Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza), embaixador em França*, Vol. II, Lisboa, 1942, pp.284-286. Citado em Gustavo Freitas, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil", *Revista de História*, p.35.

[1209] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 14, fl 209; consulta de 31 de Janeiro de 1650 sobre uma carta do Provedor-Mor de Pernambuco respeitante a cargas de naus inglesas do assento de Jorge Gomes Alamo e Jerónimo Gomes Pessoa.

tribunais do Estado, unidades que, naquela conjuntura, eram apanágio das marinhas estrangeiras; por outro lado, a aceitação do regime de monopólio como contrapartida desse esforço bélico. Os testas de ferro do assento de Pernambuco foram Jerónimo Gomes Pessoa e Jorge Gomes Alamo, filho do conjurado Diogo Rodrigues de Lisboa[1210], reabilitado em 1643, ano em que se propôs tomar o estanque dos vinhos de todo o Estado do Brasil pela quantia de 120 000 cruzados por ano, a contar de Janeiro de 1644 a 31 de dezembro de 1646. Previa como forma de pagamento, 1/3 em dinheiro e 2/3 em fazendas para prover os presídios da Bahia e do Rio de Janeiro[1211]. O procurador da Fazenda, porém, considerou a quantia escassa e aconselhou que se apertasse com o assentista para subir aos 130 000 cruzados. Eram os tentáculos do monopólio associado às dificuldades de provimento do Brasil. O "Assento de Pernambuco" representaria, assim, o sucesso de tais estratégias mercantis mas não colheria inteiro agrado entre figuras de relevo.

Talvez na sequência da carta de D. João IV a comunicar-lha a novidade, o Marquês de Niza emitiu um parecer onde, não deixando de reconhecer o nobre intuito do assento de Pernambuco, por introduzir navios de força naquela rota, repudiava as contrapartidas monopolistas concedidas aos negociantes sobre o vinho. Por razões de princípio e por razões objectivas: "O estanque daquellas couzas que são precisamente necessarias sempre forão de grande prejuizo aos Reys que as consentirão porque inda que delles resulte algum proveito a fazenda Real he muito mayor o dano que recebe o Povo". Na prática, o monopólio do vinho, principal mercadoria exportada, causaria estragos, não só aos agentes radicados na Madeira, mas a todos os do reino. Autorizar o estanque, era dar aos assentistas condições para manipularem os preços, do vinho e do açúcar, ao serem os únicos verdadeiros operadores no mercado[1212].

Não surpreendem, pois, os impropérios suscitados pelo "assento de Pernambuco", vindos até de produtores da região[1213], não certamente os mesmos que no ano anterior haviam requerido a D. João IV que seduzisse os homens de negócio para a constituição de uma Companhia e que terão movido as suas influências para o acerto deste mesmo contrato. Em certos aspectos, o assento de Jerónimo Gomes Pessoa, um dos accionistas deputados da

---

[1210] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.* p. 139-143

[1211] - AHU, *Baía,* nº1005.

[1212] - Documento publicado em Ch. Boxer, "As Primeiras Frotas da Companhia...", pp.308-315, p.310-311.

[1213] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.141-142.

Companhia Geral, abriu o caminho aos estatutos daquela empresa, no que se refere ao monopólio dos géneros básicos, mas noutros, o terreno carecia de novas lavras. Destinando-se a iniciativa a assegurar as comunicações com os revoltosos, esperava-se que o fluir dos acontecimentos decidisse qual a solução a dar ao problema, "ficando aqueles homens socorridos de maneira que poderão suportar por mais tempo a guerra"[1214]. No concerto diplomático, não causava escândalo. Porque de um negócio particular se tratava, D. João IV podia ainda representar o seu alheamento.

Os anos de 1647 e 1648, de intensificação do corso, deram espaço a um estrato do grupo mercantil para intervir activamente nas decisões que preparavam a reforma da navegação, exibindo o poder dos seus capitais. Se para Pernambuco o monarca encenava o seu distanciamento, entregando as comunicações a particulares a troco da concessão do monopólio, a ocupação holandesa da ilha de Itaparica, levaria os comerciantes a demonstrarem, noutro contexto, em quanto estavam empenhados na defensão do Brasil. Na verdade, o financiamento da armada do Conde de Vila Pouca de Aguiar careceu da ajuda dos principais banqueiros da Coroa e não, estritamente, de Duarte da Silva. Um episódio exemplar da capacidade do grupo, reunindo rapidamente um crédito de 200 000 cruzados, "que era o mais que o commercio poderia concorrer", à razão de juro de 6 1/4 por ano. Como forma de pagamento, preferiu-se, em vez da consignação na pimenta e pau brasil sugerida pela Fazenda, um novo direito sobre a arroba de açúcar e sobre cada caixa, tributo este a descontar nas avarias que se pagavam aos mestres dos navios, "porque tambem eles devem contribuir neste emprestimo". A montagem desta máquina de crédito e arrecadação fiscal ficaria a cargo de cinco eleitos entre os homens do comércio. Foram eles, Gaspar Pacheco, Luís Dias Franco, Matias Lopes, Baltazar Rodrigues de Matos e Mateus Dias, tesoureiro. O texto do assento foi apreciado no Conselho da Fazenda em 3 de Junho de 1647, saindo o alvará de confirmação em 15 do mesmo mês[1215]. Assim foi financiada a armada. Se Duarte da Silva assumiu algum papel

---

[1214] - Carta de D. João IV ao Marquês de Niza de 6 de Setembro de 1648, supracitada.

[1215] - "Assento que os assentistas fizerão para averem de cobrar o emprestimo do dinheiro que avião dado a S. maj. para se mandar a armada ao Brazil", BNL, *Colecção Pombalina*, nº647, f.73-82. Referência ao empréstimo, sem o associar à armada do Conde de Vila Pouca de Aguiar em Vitorino Guimarães, *As Finanças na Guerra da Restauração, 1640-1658*, sep. *Revista Militar*, Lisboa, 1941, p.62, e Eduardo Oliveira França, *Portugal na Época da Restauração*, 2ª ed., S. Paulo, 1997, p. 370.

particular, não foi enquanto um dos eleitos que garantiram a celeridade na angariação dos fundos[1216].

Quando se tratou de defender o Brasil, o grupo dos homens de negócio apresentou-se coeso e se a Companhia Geral criou dissidências não foi porque alguns nutrissem qualquer empatia pela restituição de Pernambuco. Assim, quando o Pe António Vieira desembarcou em Outubro de 1648 em Lisboa, convicto da decisão pela paz, sacrificando os avanços luso-brasileiros, remava contra a maré. Os tempos imediatamente anteriores tinham posto em marcha consideráveis interesses económicos, não só de particulares, dos banqueiros de D. João IV, mas também do Erário. Dois dos eleitos para arrecadar o crédito de 200 000 cruzados para a armada do Conde de Vila Pouca dominaram os contratos de provimento às embaixadas - Gaspar Pacheco e Baltazar Rodrigues de Matos[1217], futuros accionistas da Companhia Geral. Nestes assentos, bem como nos outros realizados para sustento das tropas de fronteira e do Alentejo, reencontra-se a elite de homens de negócio de Lisboa, cuja ascensão se encetou nos anos de crise de 1625 em diante (ver figura)[1218] e que privava com o procurador da Fazenda, Pedro Fernandes Monteiro, o verdadeiro ideólogo do rumo que os acontecimentos iriam tomar.

1.3-Contra o tratado de paz: a fundação da Companhia Geral

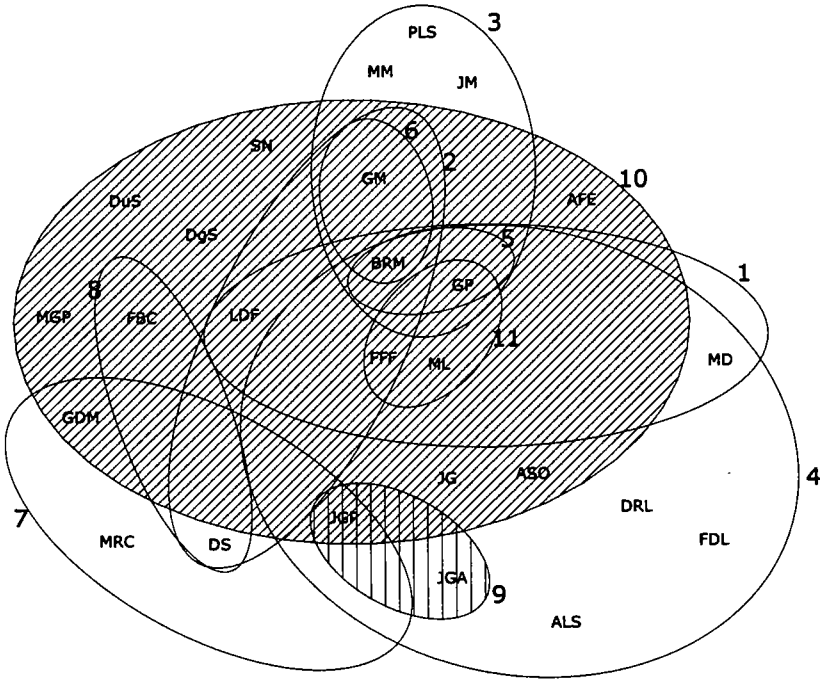
O Padre António Vieira regressava de Haia em Outubro de 1648 com um exemplar do tratado de paz cozinhado por Sousa Coutinho e pelo próprio, com a cláusula fundamental da restituição de Pernambuco aos Holandeses. D. João IV, em decreto de 28 de Outubro de 1648, determinava a escolha de dois representantes de cada Tribunal para coloquiar com o Jesuíta sobre assunto de tanta importância. Com efeito, a solução diplomática contrariava os resultados da reanimação do tráfico, a base de sustentação das receitas do Estado e do provimento das embaixadas.

[1216] - Para uma excessiva valorização da figura de Duarte da Silva nestes acontecimentos ver, Ch. Boxer, "O Padre António Vieria S. J. ...".

[1217] - ANTT, *Ministério do Reino*, L.163, f.25 v° e 239 .

[1218] - David Grant Smith, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia. 1620-1690*, PhD, dissertation, Austin, Texas, 1975.

A ELITE MERCANTIL DE LISBOA: OS PRIMEIROS DIRIGENTES DA COMPANHIA GERAL E OUTRAS ASSOCIAÇÕES OU CONTRATOS (1642-1649)



1- Créditos para a armada do Conde de Vila Pouca de Aguiar
2- Parecer dos eleitos do Comércio favorável à Companhia
3- Crédito de 1 500 000 cruzados à Coroa
4- Contrato para as tropas de fronteira (1646-1647)
5- Contratos de provimento às embaixadas
6- Contratos para as tropas de fronteiras (1643-1644)
7- Crédito para a armada de Salvador Correia de Sá (1647)
8- Diversos contratos de munições (1642-1649)
9- Assento de Pernambuco
10- Os primeiros dirigentes da Companhia Geral (1649-1652)
11- Crédito para as fortificações do Alentejo (1648)

AFD- Álvaro Fernandes d'Elvas
ALS- António Lopes Soares
ASO- Afonso Serrão de Oliveira
BRM- Baltazar Rodrigues de Matos
DRL- Diogo Rodrigues de Lisboa
DgS- Diogo da Silveira
DS- Duarte da Silva
DuS- Duarte da Silveira
GDM- Gaspar Dias de Mesquita
GM- Gaspar Malheiro
GP- Gaspar Pacheco
FBC- Francisco Botelho Chacão
FDL- Francisco Dias de Leão
FFF- Francisco Fernandes Furna
JG- João Guterres
JGA- Jorge Gomes Alamo
JGP- Jerónimo Gomes Pessoa
JM- Jerónimo Moreno
LDF- Luís Dias Franco
MD- Mateus Dias
MGP- Manuel da Gama Pádua
ML- Mateus Lopes
MM- Manuel Malheiro
MRC- Manuel Rodrigues da Costa
PLS- Pero Lopes Soares
SN- Sebastião Nunes

O parecer do Conselho da Fazenda em tudo se conformou com uma extensa exposição de Pedro Fernandes Monteiro, com início de carreira como Juiz do Crime da cidade de Lisboa em 1641[1219]. No ano seguinte, era nomeado Juiz dos Contos e Desembargador da Casa do Porto, mercê dos bons serviços prestados nas "causas dos presos e castigados por crimes de leza Majestade"[1220]. Tornava-se um dos homens de confiança de D. João IV numa época marcada pela conjura de 1641 que envolvera alguns dos mais destacados membros da comunidade mercantil, cristã nova, entre os quais Pedro de Baeça[1221]. Em 1647 era Procurador da Fazenda, ouvido atentamente pelo Conselho Ultramarino para os problemas da navegação brasileira. Nessa qualidade emitiu um juízo sobre o tratado de paz, merecendo uma resposta do Pe António Vieira, conhecida por "Papel Forte"[1222], um extenso articulado de argumentos que visavam refutar as igualmente bem articuladas observações de Pedro Fernandes Monteiro realizadas para coadjuvar a acção dos representantes do Conselho da Fazenda[1223]. A notoriedade das suas acções levou-o a tomar o lugar de Conselheiro da Fazenda, fazendo parte, em 1655, do Conselho de Estado[1224].

Do texto que Pedro Fernandes Monteiro elaborou em Outubro de 1648, importa aqui sublinhar os tópicos respeitantes à formação da Companhia Geral. Defensor da paz pela compra de Pernambuco e antevendo as dificuldades de Sousa Coutinho em retroceder para esse ponto as conversações, defende a estratégia da dilação. Nada decidir e convidar o embaixador a empatar o diálogo com diversos estratagemas alternativos: ventilar o receio de os revoltosos se submeterem a outro príncipe católico por desacordo com a restituição, demonstrar a impotência do monarca para interferir num território exterior à sua soberania. Entretanto, o Reino deveria prepara-se para a guerra, sustentável se fossem garantidas as receitas alfandegárias dos portos molhados. Fundamenta-o com a experiência dos anos recentes, que presenciaram um crescimento das receitas para valores nunca

---

[1219] - ANTT, *Ministério do Reino*, L.161, f.219v°.
[1220] - *Idem*, L.162, f.163.
[1221] - *História de Portugal Restaurado*, ed, Alvaro Dória, vol. I, 1945, p.305.
[1222] - F. A. Varnhagen, *História Geral do Brasil*, vol II, 2ª ed., Rio de Janeiro, S/d., p.656.
[1223] - Parecer de Fernandes Monteiro, em BNL, *Reservados*, cod. 1570, f.111 e ss e B. Nacional do Rio de Janeiro, 11-2-38: "Decreto del Rey D. João IV em que mandou ver as capitulações com Holanda no Conselho da Fazenda", cópia provavelmente oitocentista.
[1224] - ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº1146, f.186, e V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval Respeitantes ao Brasil*, vol. I, p. 153.

encontrados nos anos negros do período filipino. Pelos dados atrás apresentados, não mentia, e por aí justificava a protecção à navegação do Brasil como única solução possível para Portugal. Insistiu, por isso, nos seus alvitres de Janeiro de 1647, quando redigiu o parecer, estudado no Conselho Ultramarino, sobre a organização de frotas comboiadas por navios de estrangeiros, contratados por assento, ocasião propícia para mais uma vez se condenarem as caravelas. No momento em questão, só restava a alternativa do recurso a capitais dos homens de negócio para se organizarem as forças navais necessárias à escolta de frotas. Que se pressionasse o grupo a aderir à constituição de uma Companhia, ideia que se sabia estar em fermentação entre alguns dos membros da elite financeira da Coroa, pois os vassalos assim do Brasil como os do reino, "interessados nas vidas, casas e no aumento do comércio concorrerão com os cabedais para engrossarem o poder no mar". A privatização da defesa parecia ser a melhor táctica para se recusar a restituição de Pernambuco. Os capitais não faltariam "porque os homens de negocio que comerceão no Brazil são muitos e com muito bons cabedais e como so os da Companhia hão de negociar todos entrarão". À sugestão do monopólio, Pedro Fernandes Monteiro acrescentava o convite ao monarca para participar na Companhia, "não como Rei, se não como particullar, entrando pelo Livro da Companhia com quantia de duzentos mil cruzados, o que se pode fazer dando os navios que vierão de Amburgo, ho que valem". Finalmente, caso se gorassem as tentativas junto dos homens de negócio, que se fizesse cumprir a legislação que obrigava a circular para o Brasil navios de porte superior a duzentas toneladas. Dada a escassez de efectivos com essa arqueação na marinha portuguesa, que se contasse com os estrangeiros, ingleses, nomeadamente. Uma argumentação pouco "nacionalista".

Mais do que o Pe António Vieira, tão surpreendido com a indignação dos mercadores[1225], Pedro Fernandes Monteiro conhecia o sentir da praça de Lisboa. Duarte da Silva frequentava a sua residência, e aí se terá refugiado, quando soube ser procurado pela Inquisição[1226]. O cunhado deste magnata, já encarcerado, testemunhou que em Dezembro de 1647 tinham ambos despachado uma caravela para *Pernambuco*, saindo, depois, para a residência

[1225] - Em carta a Sousa Coutinho, "os que mais se assinalarão em abominar o tratado foi o Bispo capelão-mor que em sua casa tinha grande auditório (...) até os homens de negocio que he o que mais me espantou, mas o interesse do muito que se ganha nos portos de Pernambuco os cega", em Edgar Prestage (ed.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho...* , vol. III, Coimbra, 1926, p.156-157

[1226] - Processo de Duarte da Silva, ANTT, *Inquisição de Lisboa*, nº 8132, testemunho do criado de Jorge Dias Brandão, cunhado de Duarte da Silva.

de Pedro Fernandes Monteiro[1227]. Do inventário do negociante, nos itens referentes às dívidas activas e passivas, sobressaem as contas com Francisco Botelho Chacão, mas figuram lá Sebastião Nunes, familiar do Santo Ofício e, tal como Chacão, um dos futuros dirigentes da Companhia Geral, que lhe avançou crédito em nome do Governador António Teles da Silva. Descobre-se ainda Francisco de Barros, um dos grandes da praça do Porto[1228].

A ideia da constituição de uma companhia germinava no seio desta elite que de perto lidava com os conselheiros da fazenda e, por isso, o trabalho de Pedro Fernandes Monteiro, do Conde de Odemira e do conselheiro António Cavide, na persuasão dos homens de negócio, estava em parte encetado, pois entre os principais havia uma prévia adesão ao projecto. As investidas da Coroa iniciaram-se com uma convocatória dirigida aos homens de negócio em 3 de Novembro de 1648, para se reunirem na Casa do Conselho onde lhes seriam dados a conhecer os papéis vindos da Holanda. Uma forma indirecta de pressão. Pelo caminho tomado pela diplomacia, a defesa do açúcar do Brasil pedia a aceitação ou de uma Companhia ou do sistema de frotas. Deve resultar desta conferência um papel assinado pelos "eleitos para responder a v. Majestade", datado de 20 de Novembro, assinado por quatro dos primeiros deputados da Companhia Geral: Gaspar Malheiro, Baltazar Rodrigues de Matos, Francisco Fernandes Furna e Luís Dias Franco e por Duarte da Silva, embora já enclausurado pela Inquisição... Aí se respondeu afirmativamente à questão da disponibilidade do grupo para fazer "entre sy huma Companhia com cabedal bastante a armar trinta e seis naus de guerra (...) para que em duas esquadras de dezoito cada huma e em cada hum anno desem comboy aos navios marchantes partindo todos juntos de Lisboa *carregados a Pernambuco* e deixarem em aquelles portos seus baixeis de guerra com os mais navios que para elles fossem e navegando com os outros a Bahia ficassem alli e o resto se partise ao Rio de Janeiro". Insinuando a falta de coesão do grupo, aconselharam o rei a cativar o *comércio* para pôr em prática esta companhia, tão necessária para levar os Estados Gerais a cederem à paz pela compra de Pernambuco. Não deixa de ser significativo o facto de terem opinado quanto aos perigos de uma restituição, alegando que as 60 000 almas lá residentes ficariam "cativas dos holandeses" porque *seriam forçados a pagar as dívidas*, não tendo cabedais para o fazer. Estes "eleitos" expunham a sua

---

[1227] - António Baião, *Episódios Dramáticos da Inquisição Portuguesa*, vol. II, 3ª ed., Lisboa, 1973, p. 272.
[1228] - *Ibidem*, pp. 295 e 308.

cumplicidade com a facção dos senhores de engenho, "colaboracionistas", endividados, e a Companhia surgia como um processo indirecto de envolvimento do Reino e da Coroa na contenda.

Antes de nova conferência com o "comércio", realizada em Janeiro de 1649, Gaspar Malheiro, um dos abaixo-assinados daquele papel, elaborou, a título pessoal, em 5 de Novembro de 1648, uma exposição onde sugeria os meios para alargar as bases do consenso entre comerciantes. Apresentou-se como um incondicional defensor da formação de uma companhia ou de frotas comboiadas, mesmo que os Estados Gerais viessem a acordar a paz, pois a actividade de piratas e corsários ameaçava também a costa portuguesa, infestada de biscaínhos, dunquerqueses e berbéres. Mostrou-se atento às dificuldades financeiras para a criação de uma companhia, "pella muita gente que nelle (Reino) falta de pouco tempo a esta parte, como pelos grandes cabedais que levarão e outros que tem posto em Italia e outras partes do norte", uma evidente alusão ao êxodo de cristãos-novos, notável desde 1646, quando as inquirições na Bahia se repercutiram nas redes do reino. Mas acrescentou, "contudo, se com esta *gente* se puder ter algum meio para que recolhesem seus cabedaes e os metesem na companhia"[1229]... A isenção do confisco, ou outra forma de rever a acção do Santo Ofício, estaria implícita nestas palavras. Gaspar Malheiro, cristão-velho, não repudiava os investimentos controlados por mercadores cristãos novos, e só aqui ressoam as ideias havia algum tempo defendidas pelo Pe António Vieira.

A 8 de Janeiro de 1649, dando continuidade às soluções propostas por homens do comércio e destruindo o trabalho de Sousa Coutinho e do Jesuíta, D. João IV ordenou ao Conde de Odemira, a Pedro Fernandes Monteiro e a António Cavide que reunissem novamente com os homens de negócio de Lisboa, porque "convinha fazer huma Companhia" e cabia àqueles emissários "persuadillos a que façam esta companhia (...) dizendo lhes em meu nome que todo o serviço que neste particular me fizerem terej por muito grande e lhes mandarei fazer por elle toda a honra e mercê"[1230].

A génese da Companhia Geral vincula-se, pois, à acção da maioria que recusou o tratado engendrado pelos dois "estrangeirados" e não, como crê Evaldo Cabral de Mello, à acção daquela minoria, onde se inseria o monarca,

---

[1229] - BNL, *Reservados*, cod. 1551, f.64 e ss.
[1230] - ANTT, *Ministério do Reino*, L.163, f.246-247.

que ainda acreditava nas virtudes de uma paz a qualquer preço[1231]. Para vingarem as propostas de Pedro Fernandes Monteiro, secundadas pelos principais tribunais, urgia uma solução que coligasse a maioria dos homens de cabedal. Nesse sentido, a Companhia Geral emergia como um trunfo contra o Pe António Vieira. Só desta maneira se vislumbra alguma coerência no texto do "Papel Forte" onde, numa defesa panfletária da sua missão em Haia, o Jesuíta se distanciou do que pregara em 1644, em S. Roque, quando mobilizava a opinião pública em prol da fundação de companhias à semelhança dos potentados do norte da Europa. No afã de desmontar a argumentação de Pedro Fernandes Monteiro nos capítulos respeitantes à sustentação de uma guerra através da escolta oferecida por uma Companhia e pela extinção de caravelas, Vieira, ou por simples retórica ou por convicção conjuntural, ignorou uma das principais linhas do seu pensamento económico, denegrindo a estratégia subjacente à constituição "da nova companhia em que se diz há de haver trinta e seis navios de guerra"[1232].

Em Março de 1649 estava criada a Companhia Geral do Comércio do Brasil, resultado de um contrato entre a Coroa e os homens de negócio. Embora os últimos passos que lhe deram corpo resultassem sobretudo da insistência do monarca, havia a prévia simpatia de uma elite, sempre presente nos assentos e créditos à Coroa e que não se inseria exclusivamente no grupo cristão velho ou cristão novo. A Companhia foi por diante, pois essa elite, disponível para preencher os lugares dos primeiros deputados e conselheiros, esteve atenta à causa dos revoltosos e aos dividendos do tráfico brasileiro. O "comércio de Lisboa" não quis desistir de Pernambuco. Assim se colou a Pedro Fernandes Monteiro, por sinal, feito Juiz Conservador da empresa. Afastava-se do Pe António Vieira, aquele que, na historiografia portuguesa, tem sido visto como o porta-voz dos interesses mercantis, "burgueses", da Restauração[1233].

[1231] - *Ob. Cit.*, p.137. "O mesmo grupo majoritário que defendeu a preservação de Pernambuco resistiu ao estabelecimento da Companhia". Como se julga demonstrado, os argumentos contrários à paz como Sousa Coutinho a traçara apelaram à formação da Companhia. São dois lados da mesma moeda. Nesta leitura, aquela empresa não é obra de D. João IV, personagem em conflito com uma facção "tradicionalista e radical" que encontrava nesta solução uma fuga para a frente, como o entende o autor: "Mas ainda lhe restava um trunfo que não era do agrado de uma parte dos "valentões": a criação da Companhia geral do Comércio do Brasil. É prova da sagacidade política do monarca o facto de ter sabido aproveitar da unanimidade nacional a favor da preservação do Nordeste, para criar a Companhia, dividindo a oposição ao tratado e isolando a Inquisição, que teve de engolir a isenção do confisco", p.129.

[1232] - António Sérgio (ed), *Pe António Vieira, Obras Escolhidas*, Vol. III, Lisboa, 1951, p.78-79.

[1233] - Luís Reis Torgal, *Ideologia Política e Teoria do Estado na Restauração*, vol. I., Coimbra, 1981.

favoráveis à evocação destes homens e compreendem-se as linhas de continuidade entre a conjuntura das últimas décadas da União Dinástica e esta, do início da monarquia restaurada. A Companhia Geral representou para os negociantes uma associação empresarial além de muitas outras em que participavam.

A sobreposição destes nomes nos diversos contratos com a Coroa aponta, porém, para a dimensão relativamente limitada da elite financeira e expõe a praça de Lisboa na sua proximidade aos canais do poder político. Homens de negócio bem visíveis no Porto, como um Francisco de Barros, Bento Ribeiro Torrado, Nicolau Carvalho, Manuel Rodrigues Isidro, Manuel Fernandes de Morais e seu sobrinho, Policarpo de Oliveira, entre outros, não participaram directamente nos assentos mas continuariam como correspondentes de gente de Lisboa. Não ficaram, por isso, à margem da Companhia, surgindo Nicolau Carvalho como o primeiro administrador da empresa no Porto. Após a sua morte, foi substituído por um homem de perfil menos marcado, um mercador de grosso trato mas de loja aberta, Henrique Fernandes Mendes que, com seu cunhado António Gomes Sarzedo, esteva em rede, desde a década de trinta, com o futuro deputado Gaspar Dias de Mesquita, então morador no Rio de Janeiro[1240].

Uma parte do núcleo cristão novo do Porto parece ter tomado aí as rédeas da administração da empresa. Pelo menos, Fernandes Mendes assim se confessou nos cárceres da Inquisição em 1658[1241]. Mas o grupo não era homogéneo. Notáveis cristãos-novos, como Policarpo de Oliveira, sobrinho de um dos correspondentes de Duarte da Silva, recusaram-se a investir. Um desinteresse detectável no Porto, porque sendo cidade sujeita a uma operação de limpeza em 1658, nos processos das vítimas se respigam as possíveis dissidências. Da genealogia de Policarpo de Oliveira recupera-se a sua inserção nos circuitos mercantis e financeiros que passavam por Madrid e Ruão. Era sobrinho, pelo lado materno, de Manuel Fernandes de Morais, o correspondente no Porto de Duarte da Silva, e filho de Luís de Oliveira Lisboa, um homem nascido em Lamego que se radicaria em Madrid[1242], participando, juntamente com João Nunes Saraiva, logo em 1626, num dos primeiros assentos de Filipe IV segurado por cristãos-novos portugueses. Através das redes do primo, Bartolomeu Febo, filho de António Rodrigues Lamego,

---

[1240] - AHDP, PO2, L.94, f. não numerados.
[1241] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº1447
[1242] - Processo de Policarpo de Oliveira, ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº8237

residente em Ruão, e de seu pai, teria como correspondente em Amsterdão o próspero Francisco Ramires Pina, cunhado de Lopo Ramires, um dos elos da cadeia dos créditos à embaixada em Haia[1243]. Em Ruão, contaria com os préstimos de dois tios maternos e dois irmãos. Não espanta, assim, que Policarpo de Oliveira controlasse bem os fluxos comerciais com o norte da Europa[1244]. Tinha importantes contactos em Lisboa, através de uma sociedade com um outro cristão novo assentista, Manuel Rodrigues Penso, cuja posição relativamente à Companhia se desconhece. O tráfico directo com o Brasil é tangencial às suas principais actividades, o que ajuda a explicar a sua renitência na compra de acções. Nem a coacção exercida pelo administrador o terá demovido[1245]. Um exemplo demonstrativo de como a história da Companhia não coincide inteiramente com os interesses cristãos novos. Dito de outra forma, as fracturas sociais extravasam a dicotomia cristão novo/cristão velho, surgindo em qualquer dos grupos motivos de fricção. A celeuma que a Companhia gerou na sua breve existência não se explica por uma oposição entre ambos os credos, um supostamente conivente, outro marginalizado, pese embora a documentação oficial, quando se desejou enxovalhar a empresa, veicule a ideia da preponderância de judaizantes.

Policarpo de Oliveira, um mercador de grosso trato, encarna uma franja da "gente de nação" que enjeitou o projecto da Companhia. É conhecido o juízo do cônsul português em Ruão, Manuel Fernandes Vila Real, também ele um cristão-novo, sobre os efeitos perniciosos das companhias monopolistas no universo dos negócios. Em 1642, na sua obra *Político Cristianíssimo*, ao fazer a apologia do comércio para a grandeza da República, repudia a instituição de companhias, dizendo serem os riscos maiores e o proveito menor. Na sua visão do problema, antes se deveria atender aos "daños que causan semejantes asociaciones que solo son útiles a los que las

---

[1243] - Para os dados respeitantes ao pai, Luís de Oliveira Lisboa, ver Nicolas Broens, *Monarquia y Capital Mercantil: Felipe IV y las Redes Comerciales Portuguesas, 1627-1635*, Madrid, 1989, pp. 52-54.

[1244] - Hierarquizando, pelas quantias pagas em portagens de produtos exportados, os agentes mercantis do Porto, Policarpo de Oliveira surge no período 1647-49 em 23º lugar, de 1650-1653, em 17º lugar e de 1655-1657, último ano em que está activo, pois foi preso em 1658, surge em 15º lugar. A Companhia não terá perturbado o essencial dos seus negócios, embora os anos de 1650 e 51 tenham sido críticos. Insere-se num grupo cujas figuras de proa são maioritariamente estrangeiras. Nos circuitos de reexportação de açúcar, as comunidades inglesas e flamengas controlam o grosso do tráfico. No entanto, Policarpo de Oliveira está sempre presente nas expedição de açúcar e tabaco para Amesterdão e Hamburgo, tendo também contactos com Baiona e Ruão. Envia azeite e vinho para Inglaterra. Arremata cargas de navios de bacalhau revendendo-o a outros mercadores, provavelmente com acções na Companhia, como seja Bento Ribeiro Torrado, em troco de açúcar que, por sua vez canaliza para a Europa. O seu tráfico directo com o Brasil é diminuto. Para estes dados ver AHDP, *Livros de Redízima*, L. 127, 133 e 139 bem como o seu processo em ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº 8237.

[1245] - Processo de Policarpo de Oliveira, ANTT, *Inquisição de Coimbra*, nº8237.

gobiernan, com manifesto detrimento de los demás. La liberdad en el comercio le amplifica, el restrigirle a pocos le diminuye (...) Los precios serán según la ambición de los interesados, no según su justo valor"[1246].

Muitos teriam de pensar como Vila Real para se contextualizar o alvará de 27 de Setembro de 1650, cujo preâmbulo esclarece que a Companhia Geral representara ao monarca que "muitas pessoas obrigadas a entrar nela por gozarem do privilegio do Fisco na forma do outro Alvara que mandei passar a 6 de Fevereiro de 1649 *faltavam na contribuição em grande danno e prejuizo da Companhia*"[1247]. Dificuldades para o rei resolver ordenando ao desembargador Manuel Silveira Correia, auditor geral da gente de guerra das Armadas da Companhia, a cobrança forçada de acordo com o "lançamento e repartição feita por todas as comarcas do Reino na forma do alvará referido, por ordem dos deputados da mesma Companhia", ajustando-se às instruções dos ditos deputados e do *Conservador da Companhia*, conselheiro da fazenda, *Pedro Fernandes Monteiro*. Uma leitura abusiva do alvará de 6 de Fevereiro. Promulgado para proteger do fisco os bens dos accionistas, servia agora o polémico diploma para coagir os esquivos e reunir compulsivamente o capital para um empreendimento avultado, equiparando o episódio aos créditos forçados à Coroa, tão vulgares no tempo dos Áustrias, vitimando o grupo cristão novo.

Ideólogo e accionista, segundo afirmaria, por vontade do próprio D. João IV, Pedro Fernandes Monteiro espelhava a promiscuidade entre a administração da empresa e o aparelho de Estado. Nesse duplo papel de conselheiro da fazenda e de Juiz Conservador elaborou um extenso depoimento em defesa da instituição no ano de 1654, numa altura em que se estudou a sua reforma, na sequência das múltiplas contestações de que foi alvo. Uma delas provinha da falta de uma regular distribuição de dividendos e reflectiria o incómodo dos pequenos accionistas, ou, grosso modo, de todos os que se terão sentido forçados à compra de participações. Indignava-se o jurista com semelhantes queixas, uma vez que uns gozavam do benefício do fisco, o que constituiria uma importante compensação financeira. Para os que não gozavam dessa prerrogativa, os cristãos velhos, a criação da Companhia dispensara-os de contribuir para uma qualquer armada que se organizaria para socorrer Pernambuco. Mais, aqueles que não gozavam da isenção do

---

[1246] - Citado em Luís Reis Torgal, *Ob. Cit.*, vol. I, p.419.

[1247] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. VII, p.67-68 e Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, vol. 3, nº7, p.87

Fisco, eram, de facto, os verdadeiros investidores de quantias relevantes, "os cinquo deputados que hoje servem[1248], todos familiares do Santo Oficio e esses se não queixam *e fora deles não há couza de consideração a respeito de cabedal*". Neste passo, as palavras de Fernandes Monteiro alteram a noção sucessivamente reiterada na historiografia - porque de alguma forma assim se sustentavam as acusações à Companhia - de que o essencial dos capitais da empresa teria origem judaica. Assegura o peso dos familiares do Santo Ofício no núcleo dos dirigentes, para quem o alvará de 6 de Fevereiro só terá tido significado na medida em que alargara o grupo dos sócios, numa tentativa violenta de reunir a elevada maquia necessária a custear 36 navios de armada. Apesar da sua inscrição no aparelho da Inquisição, para estes homens de negócio, o desfalque nos cofres do Fisco, decorrente do alvará, era problema secundário... Apontava, ainda, Pedro Fernandes Monteiro que uma reforma da Companhia, prevendo a sua estatização, era alternativa sujeita ao consentimento destes banqueiros, por certo não dispostos a dá-lo. E se alguns o fizessem, seriam "os que *contra suas vontades entrarão e procurarão sempre encontrar e extinguir a Companhia*"[1249].

Não descurando a relativa equidade entre cristãos velhos e gente da nação nos primeiros dezasseis dirigentes, pouco depois da fundação da empresa ressoava a antipatia de alguns cripto-judeus relativamente ao sucesso da iniciativa. Uma situação que o deputado Gaspar Malheiro não previa no parecer redigido em Novembro de 1648, quando lembrou a importância de uma benesse para se encontrar um número elevado de aderentes.

A angariação de capitais para a Companhia rasgou fracturas no corpo mercantil, múltiplas e cruzadas: entre cristãos novos e velhos, e, dentro de cada grupo, entre grandes e pequenos. Para estes, a limitação do tempo da venda pública de acções, pelos estatutos, um mês na cidade de Lisboa e três meses nas restantes partes do Reino, constituiria uma clara política de discriminação, sabendo-se que, associada à exclusão, estava o estanco dos quatro géneros para o Brasil. Falando em nome dessa camada, o Juiz do Povo de Lisboa denunciava os malefícios de uma associação mercantil que limitava a um mês a compra de participações, estando a sociedade prevista para vinte

---

[1248] - Numa consulta elaborada pela Junta do Comércio em 27 de Junho de 1654, constam as assinaturas de: Manuel Martins Medina, Matias Lopes, Francisco Fernandes Furna, Gaspar Malheiro e Francisco Rodrigues de Lima, AHU, Baía, nº1591.

[1249] - B.Ajuda, 50-V-35, f. 119 e ss.

anos, reduzindo o comércio a quem em "tão limitado tempo tiver dinheiro com que entrar na bolsa o que claro se mostra ser contra o bem comum, porque muitos que hoje estão impossibilitados o não estarão nos tempos futuros o que não se deve fechar nunca a porta aquelle que quiser ajudar a defensa do reino"[1250]. Considerava-se, assim, que os vinte cruzados de participação mínima era soma intimidatória e acrescentava-se à demonstração de má fé o facto do colégio eleitoral ser restrito aos accionistas de mais de 5000 cruzados, embora fossem elegíveis todos aqueles com investimento de 1000 cruzados. Uma exposição que via na Companhia, pelos seus estatutos, um serviço de minorias endinheiradas, escorraçando o pequeno investidor, afinal, todo o universo por que se pulverizava o tráfico brasileiro e determinante para a tendência positiva das receitas alfandegárias no período de 1646 a 1648. Para os pequenos comerciantes, as exportações para o Brasil fixavam-se nos géneros da terra - o azeite e a farinha - géneros agora interditos. Lendo os *Livros de Redízima* do Porto, aqueles produtos seriam frequentemente colocados a bordo por operadores de modestos recursos, a dar significado ao facto da maioria não figurar entre os principais importadores e exportadores. Enquanto permanecessem activos muitos destes traficantes, poderia o mercado brasileiro ser capazmente abastecido. Ora, os grandes negociantes do Porto não negligenciavam completamente tais mercadorias, mas as suas áreas de acção centravam-se nos têxteis e metais, produtos, na generalidade, dependentes de redes alargadas ao norte da Europa. A estes, de que Policarpo de Oliveira serve de exemplo, o monopólio da Companhia não traria prejuízo assinalável.

Nascido da onda de oposição ao tratado de restituição de Pernambuco, o projecto estava, desde os primórdios, inquinado. O capital inicial apelava a uma coesão do grupo mercantil efectivamente inexistente[1251]. Demarcaram-se alguns cristãos novos, de grossos cabedais, e um extenso mundo de pequenos comerciantes enjeitou o empate a longo prazo de capitais. Em contraste, as comunidades estrangeiras radicadas no reino não descuraram a oportunidade. Seis Genoveses, Venezianos e Florentinos, sendo um deles familiar do Santo Ofício, realizaram três associações para entrarem na Companhia[1252]. No

---

[1250] - BNL, *Colecção Pombalina*, nº654, f.123-124.

[1251] - Num papel em defesa da Companhia, posterior a 1654, relatam-se as dificuldades subjacentes à sua fundação, por "parecer a todos ser quase impossivel formar a Companhia pela miseria em que estavam os homens de negócio e *pouca união em que entre eles sempre tem havido*", em V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval...*, Vol. I, p.403.

[1252] - Referência em Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, e F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil ...*, p.526.

conjunto investiram 6 250 cruzados e consideravam ter nela metido "muito cabedal"[1253]. Na verdade, somas desta natureza parecem exíguas comparadas com o que um testemunho bem posterior, de 1672, contava ter sido o capital proveniente das conceituadas casas de negociantes cristãos-novos.

Reuniu-se a maquia de 1 300 000 cruzados[1254], nela incluídos 40 000 cruzados dos Botelho (Francisco Botelho Chacão), 40 000 dos Serrões (Afonso Serrão de Oliveira), 60 000 dos Carvalho (Nicolau Carvalho ?), 16 000 de Francisco Dias de Leão; 15 000 de Gregório Mendes da Silva, 15 000 dos Silveiras (Diogo e Duarte da Silveira); 15 000 de Gaspar Dias de Mesquita, 15 000 de Álvaro Fernandes d'Elvas e 15 000 de Jerónimo Gomes Pessoa. Alguns destes figuraram como primeiros deputados e conselheiros, mas falta a listagem dos contributos dos restantes dirigentes, geralmente ignorados na historiografia da Companhia, de sangue cristão velho e notáveis entre os assentos realizados com a Coroa. À cabeça, no alvará, consta a assinatura de Gaspar Pacheco. Acrescente-se Gaspar Malheiro, Matias Lopes, Sebastião Nunes, Francisco Fernandes Furna e João Guterres de que se sabe ter empatado 20 000 cruzados[1255]. Alguns com trajectos pessoais ilustrativos das suas razões para acalentar as ideias de Pedro Fernandes Monteiro. Guterres, por exemplo, granjearia para o seu filho o foro de fidalgo e o hábito de Cristo como recompensa pelo auxílio prestado "para se concluir os animos dos homens de negócio"[1256], prova de como foi necessário um trabalho prévio, promovido por alguns dos mais empenhados, para gerar o consenso na praça de Lisboa. Esclarecer esse empenho passa por recordar o principal problema da colónia brasileira, de resolução diplomática quase impossível. A questão de Pernambuco permanecia em aberto.

[1253] - AHU, *Baía*, nº1474 e *Cons. Ult.*, cod. 45

[1254] - ANTT, *Armário Jesuítico*, caixa 1, Maço 29, d. 32. 1 300 000 cruzados é a soma que consta neste documento, da autoria do Pe Manuel Fernandes, e citada por Lúcio de Azevedo em *História de António Vieira*, Lisboa, 1918, vol. I, p. 162 e por David Grant Smith, "Old Christian ...", p.239. Gustavo de Freitas, *Companhia Geral*...p.31, seguindo a mesma fonte, refere 1 255 000 cruzados. Como Mauro segue neste capítulo Gustavo de Freitas, refere os mesmos 1 255 000 cruzados, *Ob. Cit.*, p.527. Deste testemunho, datado de 1672, tem-se entendido que Duarte da Silva entraria também na Companhia. Disse o Jesuita que então, nesse ano de 1649, havia muitas casas com cabedal suficiente para erguer a empresa, tendo entrado todos os acima citados. Porém, não incluiu nesse rol o nome do banqueiro, esclarecendo, apenas, para reforçar a maior opulência da praça no ano de 1649, comparativamente a 1672, que existia ainda gente de grossos cabedais como Duarte da Silva. O nome do comerciante surge neste contexto e dele não se depreende a sua participação, estando, aliás, encarcerado pela Inquisição.

[1255] - Fernanda Olival, *Honra, Mercê e Venalidade: as Ordens Militares e o Estado Moderno em Portugal, (1641-1789)*. Dissertação de Doutoramento em História Económica e Social, Universidade de Évora, policopiado, 1999, p.308.

[1256] - *Ibidem*, p. 308.

Não é só a presença de Jerónimo Gomes Pessoa, o assentista de Pernambuco, entre os primeiros deputados, que intercepta a história da Companhia aos acontecimentos desenrolados na região isolada pela guerra. Cabe agora sintetizar a informação dispersa ao longo da primeira parte da dissertação sobre certos homens de cabedal implicados na génese da Companhia Geral.

Gaspar Pacheco[1257] era natural do Porto, filho de mercador e sobrinho de um familiar do Santo Ofício que actuou em vários negócios como seu procurador. Detectam-se os primeiros passos da sua carreira de comerciante quando veio residir em Lisboa. Surge na documentação desde 1622 a conceder créditos a risco a mestres de navios em viagem para Pernambuco, onde tinha como procuradores Jerónimo Pais e Abel Pacheco, ou em viagem para a Bahia, socorrendo-se dos préstimos do seu correspondente Francisco de Barros (o mesmo que virá a constar nos *Livros de Redízima* do Porto nos anos 40, como grande importador de açúcar)[1258]. Com operações arriscadas, cobrando juros de 70 %, Gaspar Pacheco construiu as bases da sua fortuna, podendo em 1625 intrometer-se na produção sacarina em sociedade com Miguel Arnao. Comprou a Jerónimo Cavalcanti de Albuquerque dois engenhos: o S. Filipe e Santiago, na serra do Rosário na capitania de Itamaracá, e outro na Goiana, pelo valor de 10 000 cruzados[1259], um engenho real, queimado juntamente com 300 caixas de açúcar pelos Holandeses[1260]. Apesar desta inserção como senhor de engenho de Pernambuco, fretava navios para o Rio de Janeiro e revelava uma precoce apetência pela propriedade dos de fábrica holandesa, tendo ¼ de uma urca em 1626, ocupada no transporte do seu açúcar e de outros mercadores[1261] . Mais tarde, em 1633, criticava as caravelas à disposição no porto de Lisboa, pedindo por isso licença ao Conselho da Fazenda para mandar ao Rio de Janeiro uma nau grande de Lubeck armada com oito roqueiras e artilheiros alemães[1262]. Justifica a petição com os enormes prejuízos sofridos havia dez anos àquela parte com os navios tomados no mar e destruição de suas fazendas em Pernambuco. A sua implantação nesta capitania pô-lo em contacto com Miguel Dias Santiago, de

---

[1257] - Ver dados biográficos em Davis Grant Smith, "Old Christian Merchants...", aqui alargados com documentação que o autor não analisou.
[1258] - AHDL, C.1, C.26, L.128, f.14 e C. 27, L.131, f.93v°.
[1259] - *Idem*, C.29, L.141, f.127v°.
[1260] - AHU, *Baia*, n°484.
[1261] -AHDL, C.1, Caixa 30, L.150, f.60 v°.
[1262] - AHU, *Baia*, n°484.

quem se conhece um livro de transacções realizadas no final do século XVI[1263]. Santiago residia no Porto na segunda metade da década de vinte de Seiscentos e aí operou por conta de Gaspar Pacheco. Repartiu a propriedade de navios com o tio deste, Sebastião Pacheco, um dos agentes no Douro do lisboeta Diogo Cardoso, que, por sua vez, estaria ligado a Gaspar Dias Ferreira, radicado em Pernambuco pelo menos desde 1628[1264].

Na década de trinta, Gaspar Pacheco estendeu os seus contactos à Madeira, passando a traficar vinho para o Brasil. Neste período difícil da navegação, os créditos a risco, que continuaram a atraí-lo, atingiram juros de 100%[1265]. Perdendo os seus engenhos com a invasão holandesa, desapareciam dos seus horizontes os portos de Pernambuco. Partilhava o infortúnio com outros senhores da Goiana, um dos casos extremos de abandono de engenhos, onde a família Cavalcanti, a quem Gaspar Pacheco comprara os seus, terá exercido uma forte influência, coagindo os vizinhos a não colaborar com os invasores[1266]. Neste particular, um dos deputados da Companhia Geral teria uma trajectória comum a outros da sua condição, atentos à causa dos revoltosos, não para liquidar dívidas, mas para reaver os bens perdidos entre 1630 e 1634. Assistindo no Reino às proezas militares dos luso-brasileiros, Gaspar Pacheco julga não ser vã a esperança de retornarem às suas mãos os capitais saqueados, pois em testamento redigido em 1654, três anos antes de morrer, referia os dois engenhos que adquirira em sociedade com Miguel Arnao, avaliando-os em 20 000 cruzados[1267].

Por um breve período de maior incerteza, logo após a invasão holandesa, o comerciante experimentou, como solução temporária, o açúcar de S. Tomé, não só porque o comprou, como porque o recebeu a título de "avarias acostumadas", enquanto detentor de ¼ de uma nau que seguiu em viagem para a ilha em 1630[1268]. No ano seguinte, os seus agentes de Pernambuco estariam em condições de lhe expedir a mercadoria a partir da Paraíba, até 1633[1269]. Uma vezconsumada a conquista do território, emergiram nos seus negócios a Bahia e o Rio de Janeiro, para onde quis enviar uma nau bem artilhada, desgastado com os prejuízos que o transporte em caravelas lhe tinha causado. Constaria, assim, da lista dos abaixo-

[1263] - José Antônio Gonsalves de Mello, *Gente da Nação...*
[1264] - AHDP, PO1°, 3ª série, L.153, f. 181v° e 186v° e L.154, f.79v e AHDL, C. 7^A, C.49, L.9, f.166v°.
[1265] - *Idem*, C.1, C.33, L.164, f.92 e L.165, f.58.
[1266] - Evaldo Cabral de Mello, *Ob. Cit.*, p.385.
[1267] - D. Grant Smith, "Old Christian Merchants...", p. 250.
[1268] -AHDL, C.1, C.33, L.166, f.22
[1269] -AHDP, PO1°, 3ª série, L. 159, f.85 v° e AHDL, C.1, C.35, L.177, f.96.

assinados que em 1638 solicitaram uma balança na alfândega da Bahia para pesar o açúcar, como havia para Pernambuco e "de prezente no Rio de Janeiro", declarando que apenas se guiavam pelas marcas dos caixeiros dos engenhos, o que muito os enganava por faltarem ordinariamente de duas arrobas para cima. Queixa subscrita por gente importante, ligando o nome de Gaspar Pacheco ao de Jorge Dias Brandão e de seu cunhado Duarte da Silva, bem como a João Guterres e Francisco da Gama Pádua, decerto parente do dirigente da Companhia de mesmo sobrenome.[1270].

Mais do que sobreviver, Gaspar Pacheco acumulou riqueza na década de trinta, demarcando-se como o maior importador de açúcar da praça de Lisboa entre 1626 e 1640, pelo número de toneladas fretadas em navios afectos à navegação brasileira[1271]. Em 1643 estava em condições de realizar um crédito à Coroa de 1 500 000 cruzados, embora em consórcio com Pero Lopes Serrão, Gaspar e Manuel Malheiro, Jerónimo Moreno e Baltazar Rodrigues de Matos[1272]. Integrava o núcleo dos banqueiros da monarquia restaurada, não descuidando a aquisição de bens de raiz nos arredores de Lisboa e no Porto, tendo alguns aforados[1273]. Um ano antes de ser deputado da Companhia, agarrou o contrato de provimento às embaixadas, como substituto de Baltazar Rodrigues de Matos[1274], o que não o impediu de conceder 2 500 cruzados para as fortificações das praças do Alentejo, juntamente com dois outros futuros deputados, Francisco Fernandes Furna e Matias Lopes[1275], um homem que, com Sebastião Nunes, compõe uma dupla capaz de sublinhar as cumplicidades entre o núcleo de dirigentes da Companhia e o desfiar dos acontecimentos em Pernambuco.

Matias Lopes, tal como Gaspar Pacheco, tinha as suas origens nos arredores do Porto. O seu pai era um carpinteiro natural da Maia, vindo a radicar-se na Madeira[1276]. Contudo, Matias Lopes seguiu a sua vida no Reino, residindo em Guimarães no ano de 1627, quando comprou uma nau a um "flamengo" de que se fez mestre para seguir viagem à Bahia. O preço considerável de 4 000 cruzados da embarcação tê-lo-á obrigado a procurar parceiros que o reembolsassem em parte dessa soma, ainda mais numa época perigosa convidativa à dispersão do risco. Teria os seus contactos já

[1270] -AHU, *Baía*, nº853.
[1271] - Ver em apêndice a lista dos importadores e respectivas quotas dos contratos.
[1272] - ANTT, *Ministério do Reino*, L. 162, f.207 vº.
[1273] - D. Grant Smith, "Art. Cit.", p.250.
[1274] -ANTT, *Ministério do Reino*, L.163, f.25vº.
[1275] - *Ibidem*, f.245.
[1276] - D. Grant Smith, "Art. Cit.", p.248.

estabelecidos no meio mercantil do Porto, sendo-lhe fácil constituir sociedade com eminentes personalidades: Diogo Rodrigues de Lisboa, por intermédio do seu procurador no Porto, Rodrigo António Bravo, comprou 1/8,5; António Velho Barreto, de Viana, adquiriu ¼, tendo o mesmo Rodrigo Bravo como procurador, e Pero van Justre, um flamengo aí residente, desembolsou 506 624 réis por 2/8, um para si, outro em nome de Estêvão de Brito Freire, de Lisboa. Cada uma destas partes possibilitava o transporte de um dado número de caixas de açúcar[1277], algum, por certo, saído dos engenhos da família de Estêvão de Brito Freire na Bahia[1278]. Dez anos depois, Matias Lopes estaria já entre os mais activos mercadores de Lisboa, assinando a petição para que se colocasse uma balança na alfândega da Bahia.

Em 1639 habilitou-se com sucesso a Familiar do Santo Ofício[1279], um laço de afinidade com o Governador António Teles da Silva que, em testamento, afirmou ter-lhe remetido "ciquenta e tantas caixas de açúcar"[1280]. Nestas relações comerciais com um dos supostos mentores da revolta de Pernambuco, Matias Lopes surgia ao lado de Sebastião Nunes, também dirigente da Companhia, familiar do Santo Ofício e filho de um artesão de Colares[1281], agente do governador em Lisboa para as suas múltiplas transacções de crédito e tráfico de açúcar[1282].

Os dezasseis primeiros deputados da Junta do Comércio da Companhia Geral empenharam-se, por diversas razões pessoais e de grupo, no Brasil. Alguns eram senhores de engenho, armadores, homens de negócio, da confiança do Governador António Teles. Mostraram o que valiam ao financiarem a armada do Conde de Vila Pouca. Sofreram na pele as consequências do corso, reconhecendo que as frotas eram preferíveis ao risco, tornado insustentável, da aposta em caravelas. Mas acima de tudo, entre eles, havia quem tivesse um percurso semelhante a muitos dos senhores de engenho motivados para pegar em armas e corroer, em terra, o poder

---

[1277] - AHDP, PO1°, 3ªsérie, L. 152, f.91, L.153, f.6v°, 9, 23, 24.

[1278] -Estêvão de Brito Freiro era fidalgo da Casa Real e foi autor de uma proposta para fornecer navios de escolta, em regime de assento, para as frotas do Brasil em 1621 (AHU, *Cons. Ultr.*, cod.33). Possuía o engenho Santo Estêvão e o Santiago. Sua mãe, D. Graça de Araújo detinha o S. Lourenço como herdeira de Vasco Brito Freire (AHDL, C.7^{A}, C.47, L.9, f.130v°)

[1279] - D. Grant Smith, "Art.Cit.", p.247.

[1280] - V. Rau, *Fortunas Ultramarinas...*, testamento de António Teles da Silva, p.15.

[1281] - D. Grant Smith considera que o conselheiro Sebastião Nunes que consta do alvará de instituição da Companhia Geral não é este Sebastião Nunes, famíliar do Santo Ofício, consignatário de Teles da Silva. Julga ser o cristão novo, chamado Sebastião Nunes de Lisboa. A distinção entre os dois indivíduos carece de fundamento, uma vez que nenhum documento remete para Sebastião Nunes de Lisboa como sendo o conselheiro da Companhia. No alvará figura tão somente Sebastião Nunes. ("Art. Cit.", p.248, n.55).

[1282] - V. Rau, *Ob. Cit.*

holandês. Gaspar Pacheco aparece, assim, como um exemplo digno de nota e não apenas pela sua participação em sociedades de armação com parceiros de Gaspar Dias Ferreira.

Se entre os banqueiros de D. João IV havia razões sobejas para acreditar no projecto de Pedro Fernandes Monteiro, a envergadura do investimento inicial colocaria algumas dúvidas à viabilidade financeira da empresa. A urgência da Coroa em "privatizar" a defesa da navegação do Brasil conferiu, no entanto, ao grupo uma posição de força oportuna para moldar os estatutos da empresa ao que de facto almejavam: o monopólio. A isenção do confisco era importante, mas secundária, ou insuficiente, para os familiares do Santo Ofício. Dispunham-se a colaborar com o Estado a troco de compensações. Interesses privados declaravam-se, sem ambiguidades, nos estatutos promulgados a 8 de Março de 1649. A década de quarenta de Seiscentos, rica em acontecimentos que questionavam a prosperidade do tráfico do açúcar numa conjuntura crítica para a soberania do Estado, constitui um possível observatório do modo como certas escolhas políticas na era "mercantilista" mal se distinguem das pressões exercidas por grupos em contacto, directo ou indirecto, com o Poder[1283]. As ideias de Pedro Fernandes Monteiro reflectiriam uma opinião extensível a parte da elite mercantil, bem sucedida ao manipular as circunstâncias em seu favor: alteraram-se as instituições decisivas para o tráfico e tráfego brasileiro entrando, com uma dimensão nova, o monopólio. Inovação controversa. A história da Companhia ficaria manchada pelo crescendo de contestação aos seus estatutos, ou à forma como foram observados. A intervenção no Recife tornar-se-ia indispensável para aquisição de um troféu que calasse a oposição. Esclarecer este processo exige uma análise mais aturada dos estatutos e das limitações da Companhia.

[1283] - Nesta perspectiva se revê o conceito vago de "Mercantilismo", como uma miscelânea de políticas económicas dirigidas à construção ou afirmação do Estado-Nação, em Robert E. Ekelund, Jr e Robert D. Tollison, "On Neoinstitutional Theory and Preclassical Economies: Mercantilism Revisited", *The European Journal of the History of Economic Thought*, Vol.4, nº3, 1997, pp.375-399, em especial p.379.

CAPÍTULO II

Os Estatutos e as Oposições

Rendeu-se o Recife holandês em Janeiro de 1654. As forças da Companhia Geral do Comércio do Brasil, escoltando o terceiro comboio da história da empresa, prestariam o auxílio militar necessário a cercar o último reduto batavo. Só então terminariam nove anos de guerra, confirmando a importância do apoio naval para pôr fim ao impasse instalado no terreno desde a segunda vitória dos Guararapes, em Fevereiro de 1649. Até 1654 tardou uma resposta adequada aos sucessivos apelos feitos pelos revoltosos, suplicando um empenho efectivo, se não mesmo explícito, do monarca. Súplicas para a Companhia atender. Assim, os holandeses entregariam o Recife aos seus adversários de sempre, uma multidão de homens armados - não um exército custeado por um poder soberano - que, pela primeira vez, obteve o reforço marítimo, graças à anuência de Pedro Jaques de Magalhães, o general da frota organizada por uma empresa constituída com capital de homens de negócio. O reconhecimento diplomático da rendição careceria de longas jornadas, mas a reintegração, *de facto*, de Pernambuco no império fora já alcançada, após o sucesso das operações desencadeadas por forças militares privadas. D. João IV pôde permanecer no seu papel esfíngico, de quem não se responsabilizava por semelhantes movimentações, embora desfrutasse dos respectivos dividendos políticos, tornando-se o principal aliado da Companhia Geral.

A permeabilidade das esferas do público e do privado nos estatutos e prática da Companhia constitui, a um tempo, a razão das suas provações e da sua resistência ao julgamento montado pelas cortes de 1653-54, sendo a vitória do Recife um trunfo imbatível. Interessa começar por uma breve análise do espírito desses mesmos estatutos, ponderando a sua eventual especificidade relativamente a outras companhias privilegiadas. Em seguida, destacam-se aqueles capítulos que mais buliam com as finanças da empresa porque com eles se prenderia a sua prática e, como tal, aí se descortinam as subtilezas do jogo das oposições de que foi alvo, tema central do presente capítulo. Pernambuco volta a estar implícito nesta proposta de abordagem da Companhia Geral. Não já para justificar a sua fundação, como foi feito nas páginas anteriores, mas antes a sua sobrevivência relativamente tranquila, apesar das críticas, até à morte de D. João IV.

1- O Público e o Privado nos estatutos da Companhia

Os estatutos da Companhia são conhecidos e sumariados em qualquer nota historiográfica que se debruce sobre o tema[1284]. Em geral destaca-se o direito do monopólio dos quatro géneros e os custos de protecção, ou receitas do comboio, como constituintes fundamentais. Estudos mais aprofundados estendem a análise a outros dos cinquenta e dois capítulos do alvará[1285], para sublinhar, no seu conjunto, as francas prerrogativas jurídicas e administrativas da empresa. Direitos majestáticos, como se lhes refere Gustavo de Freitas, surpreendentes quando se julga a Companhia como uma manobra ao gosto e ao serviço de cristãos novos...[1286]. Mas, na verdade, tal acumulação de poderes conferia-lhe um carácter misto, comum a todas as congéneres iniciativas europeias.

O aparato militar inerente a um instituto comercial, princípio fundador da Companhia do Brasil, permitiu agregar a prestação de um serviço em prol do bem comum, do foro público - que o Estado se absteve ou se reconheceu incapaz de fornecer - ao intuito do lucro, subjacente à concessão do monopólio dos quatro principais produtos exportados para a colónia. Guerra e comércio: um hibridismo presente em outros circuitos de tráfico de longa distância. Pauta a história colonial europeia e não a especificamente portuguesa, aliás, desde sempre evidente na Rota do Cabo. Contudo, no caso da Companhia Geral do Comércio do Brasil, a demissão do Estado traduziu-se na ausência de uma participação financeira do erário público (contrariando a sugestão de Pedro Fernandes Monteiro) conferindo-lhe, numa primeira leitura dos estatutos, uma especificidade que a afasta de experiências pretéritas, como a Companhia da Índia, fundada em 1628, ou de outras suas contemporâneas em profusão na Europa de Seiscentos, sem excepção da própria WIC, e dos vários exemplos franceses, mesmo os anteriores a Colbert[1287]. Os primeiros ensaios de sociedades anónimas responderam a estratégias de política colonial sendo, por isso, sobretudo, criações úteis à afirmação do Estado. Estudos recentes, contudo, têm insistido em reconhecer nestas empresas, através da

---

[1284] - Integralmente publicados em J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. VII, pp.81-40. Exemplar seguido neste capítulo. Dispensa-se, assim, uma sistemática citação quando se transcrevem trechos do diploma.

[1285] - Gustavo de Freitas, *A Companhia Geral...* e F. Mauro, *Le Portugal, Le Brésil...*

[1286] - Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, p.35.

[1287] - Walter Minchinton, "Corporate Ship Operation from Late Sixteenth to Late Eighteenth Century", *International Journal of Maritime History*, vol. II, nº1, 1990, pp. 117-154, p. 118.

integração vertical de várias frentes de negócio, uma optimização de processos organizativos para o tráfico de longa-distância, em condições onde imperavam a incerteza e as assimetrias de informação. O investimento de capitais "públicos", a transferência de direitos majestáticos e a concessão do monopólio - uma espécie de "direito de patente" pela abertura de novos mercado - prometiam a credibilidade e a confiança necessária ao investimento particular[1288]. O hibridismo comportaria, porém, efeitos perversos, denunciados por alguns dos que presenciaram a prática destas empresas, a que não escapou qualquer das mais famosas, fosse a WIC, a VOC ou as diversas experiências francesas. Os direitos de monopólio inspirariam, com frequência, os adversários destas iniciativas, além das múltiplas ineficiências decorrentes da envergadura das empresas, afrontadas com os problemas de agência e da corrupção dos seus funcionários localizados em pontos estratégicos nos territórios coloniais[1289]. No seio dos corpos administrativos, preenchidos por accionistas de maior relevo, cedo se expressavam interesses de grupo, privados, instrumentalizando a instituição para negócios estritamente pessoais, sendo depois apontados por exercerem direitos discricionários, ou por se esquivarem a uma contabilidade transparente, pugnando pela sua opacidade em relação à base alargada dos pequenos sócios[1290]. Custos, no entanto, consentidos pela principal entidade promotora: o Estado "functioned as though it desired that the companies it created be plundered by private interests as long as the job of developing colonial trade was done", pois nessa cumplicidade perversa se escudavam as receitas aduaneiras[1291].

A Companhia Geral, na sua prática, daria azo a acusações nascidas desta promiscuidade entre o público e o privado. Porém, neste caso, seriam menos justificáveis, na medida em que a Coroa, se instigou a fundação,

---

[1288] - Perspectiva norteadora dos trabalhos de Ann Carlos e Stephen Nicholas, em debate com outra linha historiográfica que tem insistido na ineficiência destas sociedades privilegiadas, reconhecendo que a sua viabilidade económica apenas residiu na renda do monopólio. Para um balanço do debate ver, Ann M. Carlos e Stephern Nicholas, "Theory and History: Seventeenth- century Joint-Stock Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, vol. 56, nº4, 1996, pp. 916- 924 e S.R.H Jones e Simon P. Ville, "Efficient Transactors or Rente-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, nº 56, nº4, 1996, pp. 898- 915.

[1289] - S.R.H. Jones e Simon Ville, "Art. Cit.", pp.900-901.

[1290] - Rui Manuel Figueiredo Marcos, *As Companhias Pombalinas. Contributo para a História das Sociedades por acções em Portugal*, Coimbra, 1997, p. 75 (observações realizadas a propósito das contendas desencadeadas pelos directores de qualquer das companhias holandesas).

[1291] - Pierre H. Boullé, "French Mercantilisme, Commercial Companies and Colonial Profitability", em L. Blussé e F. Gaastra (ed.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, 1981, pp. 97-117, p. 116.

manteve-se formalmente à margem do projecto, não investindo "um vintém", como depois de 1654 D. João IV acabaria por lembrar aos censores da empresa. No entanto, o Reino clamou pela sua constituição e certos círculos do poder central toleraram o alvará de isenção do confisco porque associavam a Companhia a uma política naval havia muito desejada. Queriam nela encontrar um prolongamento das forças militares de um Estado financeiramente doente e ignorar a sua natureza jurídica, uma sociedade privada, anónima, de capitais, à qual se concedera o direito de monopólio para fins confessados nos estatutos. No capítulo XXII, as partes contraentes recordavam "que para esta Companhia se poder *sustentar* e ter *algum lucro*, em razão do grande despendio que há de fazer, com as Armadas e gente de mar e guerra e as ditas Naos (do comboio) haverem de ir e vir com pouca carga, em razão de poderem melhor pelejar, nas ocasiões que se offerecerem, lhe concede Vossa Majestade o estanco dos quatro generos de mantimentos, a saber, vinhos, farinhas, azeites e bacalháo". Porém, fora da Companhia, esperava-se dos accionistas uma actuação patriótica, pois no capítulo precedente ao que declarava a intenção do lucro, consagrava-se como divisa a imagem da padroeira do reino restaurado, a Imaculada Conceição da Virgem Nossa Senhora, "com uma letra ao pé que diga: sub tuum proesidium e por baixo: *Pro Fide, pro Patria mori*" definindo-se, em seguida, os protocolos militares a observar quando os generais da frota se cruzassem com os de mesma patente da armada real.

Logo no preâmbulo do diploma de constituição, ficava claro que os homens de negócio prestavam um serviço a Deus, à coroa e ao bem comum, fazendo uma companhia para reunir trinta e seis navios de guerra, "de vinte até trinta peças de artilharia" para ir ao Estado do Brasil repartidos em duas esquadras anuais, de dezoito naus, dando escolta a todos os navios mercantes. Um serviço público, pensado numa estratégia defensiva, a distinguir este empreendimento daquele outro com que se teria de defrontar. Ao contrário da WIC, cujo objectivo seria suportar uma guerra ofensiva, em vista a uma ocupação colonizadora, a Companhia Geral limitava-se a oferecer uma escolta, em suma, a substituir o Estado nas suas funções defensivas e, nessa condição, revia-se como um instrumento de salvação da pátria. Um nobre esforço que, contudo, não dispensaria um contrato "de título oneroso", "remuneratório", com 52 cláusulas indicativas das compensações esperadas, desde a autonomia jurídica e isenção de confisco, passando pelo monopólio,

até ao silêncio sobre auditorias abertas aos accionistas, esquecimento importante para dar novos cunhos singulares a este caso português[1292], e para alimentar a desconfiança dos círculos cortesãos. Há, pois, nestes 52 capítulos de um contrato com o Estado, a demonstração de que o "Comércio", finalmente disposto a acalentar esta solução para a causa brasileira, não entendia a Companhia como um "patriótico crédito ao Estado". Se foi exercida coacção sobre os cristãos-novos para repescar capitais[1293], recordando práticas de extorsão recorrentes no tempo dos Filipes, nada coibiu o grupo dos seus mentores de negociar prerrogativas e de enunciar cláusulas, algumas bem subtis, sobre os propósitos "privados" da sua adesão ao projecto. O monopólio aparece como a mais óbvia dessas prerrogativas. Mas outras devem ser recordadas, até porque expressam o grau de promiscuidade entre o Estado e a empresa, à partida, só visível na prestação de um serviço público quando se declarava não entrar a Fazenda de Sua Majestade "com cousa alguma". Diz-se, por isso, que a junta dos deputados da Companhia "de tal maneira será independente, que por nenhum caso ou acidente se entremeterá nella nem em dependencia sua, Ministro, ou Tribunal algum de Vossa Magestade" (capítulo III). Na verdade, os capitais reunidos não contaram com a participação do Estado, mas alguma coisa valeriam as amplas facilidades logísticas conquistadas a título de se empreender a construção de trinta e seis navios de armada. Desde o Cais da Madeira até à Boa Vista não chegariam as infraestruturas necessárias. Concedia o monarca, em aposentadoria, as casas que foram do Marquês de Castelo Rodrigo, tomando-se ainda, da mesma forma, todos os edifícios, "armazens cobertos e descobertos de todo aquelle distrito (das casas do marquês) do Corpo Santo até São Paulo (capítulo VI)". Não pode ser esquecido, como uma das maiores facilidades concedidas, o facto da Armada Real ficar desfalcada em quatro fragatas vindas de Hamburgo, vendidas à Companhia e pagas por letras a descontar naquela praça europeia, numa forma de colmatar as carências do mercado do Reino para cumprir os dezoito navios de escolta necessários à primeira esquadra (capítulo XIII).

Amplas facilidades logísticas eram, assim, escamoteadas, quando se sublinhava o facto da fazenda em nada contribuir directamente para erguer a empresa, razão para se declarar a sua autonomia jurídica. A Junta teria um Juiz Conservador para conhecer todas as suas causas, "com jurisdição

---

[1292] - George D. Winius, "Two Lusitanian Variations on a Dutch Theme: Portuguese Companies in Times of Crisis, 1628-1662", em L. Blussé e F. Gaastra (ed.), *Ob. Cit.*, pp. 119-134, p. 130.
[1293] - *Ibidem*, p. 129.

privativa e inibição de todos os Tribunais", um cargo provido por Pedro Fernandes Monteiro, então Procurador da Fazenda e, em breve, Conselheiro da Fazenda. O facto fala por si e não pede mais comentários a não ser explicitar que nessa figura encontraram os deputados um canal privilegiado de comunicação com o monarca. Pela confiança depositada por D. João IV no oficial, os homens da Companhia teriam o melhor advogado para enfrentar a crescente crispação do Conselho Ultramarino contra o cumprimento deficiente do estipulado no preâmbulo dos estatutos. No entanto, a comunicação tinha dois sentidos. Pedro Fernandes Monteiro representava, também, um "espião" do monarca, uma peça de controlo, que, por tanto se ter empenhado no projecto, nem sempre teve o suficiente distanciamento para observar com isenção as práticas da Companhia, honrando sempre a sua dama. Em alturas críticas, colou-se aos deputados, lutando pelos interesses dos negociantes e defendendo a essencialidade do monopólio para compensar o esforço financeiro de armar dezenas de navios de escolta, como adiante se verá[1294].

A questão dos custos da defesa seria, pois, um dos tópicos escaldantes da história da companhia, tanto por estar associada à concessão do estanco dos quatro géneros como por lhe ser difícil observar o contrato, organizando dois comboios anuais. Nos meios onde se ouviam vozes discordantes, esteve sempre em evidência a irregularidade das frotas. Só Pedro Fernandes Monteiro testemunharia a favor dos réus. Enquanto D. João IV o escutou, os homens da Companhia Geral tiveram as costas protegidas.

2- O comboio e os estrangeiros

O preâmbulo do alvará de instituição da Companhia Geral, datado de 8 de Março de 1649, enuncia como obrigação da Companhia organizar dois comboios anuais compostos de dezoito navios de armada para escoltar os navios mercantes, obrigatoriamente reunidos em Lisboa. Recorde-se como a centralização do tráfego na capital esquecia os reparos em tempo verbalizados por Matias de Albuquerque e atendidos no regimento de Salvador Correia de Sá. Nessa altura, considerara-se o inconveniente de se deslocarem a Lisboa os navios armados noutros portos, por temor à muita pirataria que rondava a costa. Agora, parecia preferível à Companhia, decerto para melhor controlar o

[1294] - Ver subtítulo 3.2

tráfico dos géneros estancados, reunir a frota no porto da capital secundarizando o eventual distúrbio experimentado por operadores radicados em praças distantes. Desaferrado o comboio, tomar-se-ia como destino todo o Estado do Brasil, compreendendo não só "os portos que hoje possue esta Corôa, como os que estão occupados pelos Olandezes". Assumia-se, portanto, que Pernambuco estaria incluído nos contactos regulares do Reino. Os revoltosos não mais ficariam sem comunicações.

A incumbência fundamental da Companhia enfrentava poderosos obstáculos financeiros, do conhecimento dos homens de negócio. Acautelou-se, por isso, a possibilidade dos 36 navios da armada ser objectivo a concretizar nos dois anos seguintes à fundação. Até lá, dois passos seriam necessários. Primeiro: que o Rei vendesse à Companhia os quatro navios encomendados em Hamburgo, onde entraria a célebre nau Fortuna que encantara o Pe António Vieira[1295], além de dois galeões, em estaleiro no Porto, pagos em duas tranches, "porquanto nestes principios tem a Companhia grandes gastos e despesas que fazer (...) E nisto não fica a Fazenda de Vossa Magestade perdendo cousa consideravel, porque com a obrigação que a companhia fizer, nos limites do dito tempo, se poderá valer a Fazenda de Vossa Magestade" (capítulo XIII). Isto é, seis dos navios do capital da empresa eram de imediato satisfeitos com o empobrecimento das forças marítimas do Reino... Segundo: para compor a escolta era indispensável o fretamento de particulares, solução acautelada pelo capítulo XXXIX e que, dada a escassez de navios de grande porte na marinha portuguesa, anuía à intervenção de efectivos estrangeiros. Assim, o "Comércio", uma das partes do contrato em questão, adiava um investimento inicial avultado e, na verdade, nunca consubstanciado, encostando-se ao interesse das comunidades mercantis estrangeiras instaladas em Portugal, com consequências políticas caras à Companhia.

Não foi apenas o desafio inerente à reunião de uma armada de 36 unidades que apelou à cumplicidade entre a empresa e certas casas estrangeiras. O estanco do bacalhau traria novas oportunidades, autorizando-se pelo capítulo XXVI quatro navios do Norte da Europa a seguir todos os anos directamente com o produto. Mais uma porta escancarada à infiltração inglesa

---

[1295] - Lúcio Azevedo (ed), *Cartas do Pe António Vieira*, vol. I, Coimbra, 1925, p.123. Para conhecimento dos intervenientes na transacção e respectivo registo notarial, V. Rau, *O Pe António Vieira e a fragata Fortuna*, sep. *Studia*, nº2, Lisboa, 1958.

só episodicamente interrompida entre 1650-54[1296]. Donde, logo na primeira frota, largada em Novembro de 1649, entraram sete exemplares ingleses, sujeitos a sequestro na Bahia em Junho de 1650, uma vez quebradas as relações diplomáticas entre D. João IV e Cromwell, por terem sido acolhidos em Lisboa os príncipes realistas Rupert e Maurício. Episódio de consequências mal calculadas, dando direito à presença devastadora de Blake na boca do Tejo. O incidente diplomático repercute-se na preservação de uma lista de bens e de navios ingleses integrados na frota do primeiro comboio, alvo de um inventário realizado pelo Provedor-Mor da Fazenda do Brasil no cumprimento de ordens de Lisboa para apreender tudo o que respeitasse aos ingleses, em 16 de Junho de 1650[1297]. A apreensão incidiu em sete navios incluídos na frota e num vindo de Pernambuco que ali fora "por ordem dos asentistas George Gomes Alamo e Jeronimo Gomes Pessoa", uma das provas de que a Companhia não causou, de imediato, a anulação do assento negociado em 1648[1298]. Daqueles sete, sabe-se terem integrado a escolta, fretados pela Companhia, cinco: *S. João, Benção, Três Simões, Thomas* e *Luzia e Tabor*[1299]. Iniciativa na base de uma dívida de 140 839 libras[1300], com sérias implicações, ao ponto da ratificação do tratado de 1654 com a Inglaterra ter esta questão pendente[1301] a agravar o problema da avaliação dos danos decorrentes do sequestro[1302].

Desde os primórdios, a prática da Companhia favoreceu, em várias instâncias, uma certa facção do grupo inglês com a qual os principais accionistas teceram relações amigáveis e de parceria. Entre os mais

---

[1296] - Tema explanado em Ch. Boxer, "English Shipping and the Brazil Trade. 1640-65", *The Mariner's Mirror*, vol. 37, nº3, Julho, 1951, pp. 197-230.

[1297] - AHU, *Baía*, nº1381 "Autos feitos por mandado do Provedor Mor da Fazenda do Brasil para cumprimento do sequestro dos bens e naus ingleses presentes na Bahia por ordem Régia de 16 de Junho de 1650". Sequelas na Companhia da acção diplomática de D. João IV pelo apoio dado aos príncipes Roberto e Maurício e subsequente represália de Blake nas águas portuguesas desde Março de 1651 (CH. Boxer, "Blake and the Brazil fleets in 1650", *The Mariner's Mirror*, vol. 36, Julho, 1950, pp. 212-228, p.220).

[1298] - AHU, *Baía*, 1381.

[1299] - Por cotejo do documento supracitado com *Relação dos Sucessos da Armada que a Companhia Geral do Comércio expediu ao Estado do Brasil o ano passado de 1649 de que foi capitão general o conde de Catelmelhor, para a viagem de ida*, publicado em Ch. Boxer, "As Primeiras Frotas da Companhia do Brasil à Luz de Três Documentos Inéditos - 1648-1652", *Anais do IV Congresso de História Nacional*, vol. V, Rio de Janeiro, 1950-1951, pp.321-322.

[1300] - F. Mauro, *Le Portugal, Le Brésil...*, p.533.

[1301] - Conforme esclarece um decreto de 1657, para que a Companhia saldasse a dívida havia tantos anos contraída, "porque não he justo que a cauza comua da paz entre estes Reynos e a Republica de Inglaterra se perturbe pela cauza particular das dividas da Companhia do Commercio do Brazil, cujo pagamento se dilata aos Inglezes há tantos annos com continua queixa dos interessados e dos Ministros que ajustarão aquella paz", BNL, *Col. Pombalina*, nº 474, fl. 98 vº.

[1302] - L., M. E. Shaw, *The Anglo- Portuguese Alliance...*, p. 47.

destacados, descobre-se a Bushell e Comp., concedendo crédito à Companhia no valor de 5 000 libras[1303]. Na verdade, havia tempo que os Bushell negociavam com o Brasil, não desdenhando o tráfico arriscado no território holandês. A nau sequestrada proveniente de Pernambuco, do assento, carregava 515 caixas de açúcar, 15 das quais pertencentes a "João Buxel, morador em Lisboa"[1304]. António Fernandes Picote, um vizinho de Viana, estante na Bahia, declarou na ocasião do sequestro que vivia no Brasil fazia mais de quinze anos como correspondente de Richard Ber, casado em Lisboa, e dos irmãos Thomas e João Buschell, ingleses "assistentes em Lisboa". Além de ser o testa de ferro de uma dezena de ingleses moradores na capital, este vianense actuava ainda para Roland Hill, um dos principais do Porto. Os ingleses não precisariam da Companhia para perpetuar os contactos com a colónia. A copropriedade em navios com mercadores nacionais dar-lhes-ia espaço suficiente de manobra, graças ao costume de comprar praças para transporte de açúcar. Nicolau Carvalho, tesoureiro da Companhia, por exemplo, tinha 1/8 numa nau em sociedade com grandes mercadores estrangeiros do Porto: Oto Eldres e Thomas Maynard[1305].

A elite dos accionistas da empresa lidava bem com o capital estrangeiro e não seria particularmente difícil para esses forasteiros, residentes temporariamente em Portugal, buscar nas frotas comboiadas novas ocasiões de lucro, fornecendo navios de escolta. Aliás, a Companhia Geral fez uso das redes inglesas. Vale de exemplo o facto de João Peixoto Viegas, outro natural de Viana, ter-se instalado na Bahia em 1640 como mais um dos correspondentes dos Bushell, vindo posteriormente a acumular essa função com a de administrador e comissário da Companhia[1306].

Existia, assim, no seio da comunidade inglesa em Portugal um sector pouco crítico relativamente ao monopólio nas rotas do Brasil. Terão, alguns, inclusivamente, juntado a sua voz à dos que lutaram pela rejeição do tratado engendrado por Sousa Coutinho e António Vieira, vendo na restituição do nordeste brasileiro um atentado aos seus interesses[1307]. A Companhia, nos seus estatutos, abria as portas ao capital estrangeiro. Se o silêncio das fontes

---

[1303] - V.M Shillington e A.B.W. Chapman, *The Commercial Relations of England and Portugal*, Londres, S/d., p. 193.
[1304] - AHU, *Baia*, nº1381.
[1305] - AHDP, PO1º, 3ª, L.182, fl. 9vº. Contrato de obrigação de praça de 4 de Julho de 1646.
[1306] - David Grant Smith e Ray Flory, "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eigteenth Centuries", *Hispanic American Historical Review*, vol. 58, nº4, 1978, pp. 571-594, p. 584.
[1307] - Evaldo Cabral de Mello, *O Negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*, Rio de Janeiro, 1998, p. 179.

encobre a identidade dos eventuais accionistas ingleses, nada nos estatutos impedia a sua participação, como o fizeram florentinos e genoveses. A importância dos Buschell, já evidente no fianciamento do primeiro comboio, estende-se à forma como a Companhia parasitou as suas redes na Bahia e valoriza-se no momento em que Cromwell indigitou Edward Buschell para coadjuvar o Conde de Penaguião, embaixador extraordinário em Londres entre 1652 e 1654, nas conversações para a redacção do tratado de 1654, cuja ratificação tardou, entre outras razões, pelas dívidas pendentes à comunidade inglesa e pela avaliação das indemnizações resultantes do sequestro decretado em Junho de 1650[1308]. Edward Buschell e William Bird tornar-se-iam, entretanto, os principais agentes da Companhia em Londres[1309]. A influência de personagens desta envergadura introduziria alguns escolhos a outras facções mercantis londrinas desejosas de ver no tratado em elaboração a possibilidade de entrar no tráfico brasileiro, dispensando a intermediação portuguesa. No entanto, os Buschell, e outros com evidentes simpatias pela Companhia, encontrariam em António de Sousa de Macedo um bom porta voz. Este primeiro embaixador de D. João IV em Londres emitiu um parecer em 1654 alertando o conde de Penaguião para a importância de se preservarem as rotas brasileiras, sobretudo o tráfico de reexportação do açúcar, nas mão dos agentes residentes em Portugal, recusando-se qualquer artigo que abrisse a porta ao tráfico e tráfego directo de Inglaterra. Argumentava Sousa de Macedo que "os mercadores Ingrezes que assistem neste Reyno reprouão tal negoçeação para o Brazil e affirmão que he reprovada de seus mayores e correspondentes em Londres", pois "ficauão os mercadores ingrezes que tratão em Portugal sem comercio neste Reino"; "E que só foy pedida por tres ou quatro pessoas particulares poderozas no Conselho daquele Estado que enganados esperam tirar grandes utilidades de alguns navios que mandem"[1310]. O que foi observado na praça do Porto confere verosimilhança a tais temores da comunidade. As reexportações para Inglaterra estavam inteiramente dominadas por ingleses. Um tráfico directo poria em causa as

---

[1308] - Ed. Prestage, *As Relações Diplomáticas de Portugal, França...*, p.114 e L.M.E. Shaw, *Ob. Cit.*, p.47. Lúcio de Azevedo estranharia a renitência do monarca crendo estar na origem dos atrasos da ratificação uma exclusiva preocupação com as liberdades religiosas exigidas por Cromwell. Ver Lúcio Azevedo, *Épocas de Portugal Económico*, Porto, 2ªed, 1973, p.391.

[1309] - L.M.E. Shaw, *Ob. Cit.*, p. 116.

[1310] - B.Ajuda, 51-VI-34, fl. 232vº-233vº: "Votos e Pareceres de Antonio de Sousa de Macedo que se lhe pedem sobre negocios varios que se offereceram: Razões porque parece que não convem a Inglaterra Navegarem os seus navios para o Brazil, como se pede" (11 de Julho de 1654).

razões da sua permanência em Portugal[1311] e descaracterizaria as estrutura do movimento da barra do Douro.

A ruptura diplomática interferiu, no entanto, nas ligações mercantis entre os dois Estados. Blake infringiu pesados danos na frota do Rio de Janeiro, regressada em 1650. Se em 1647 a Inglaterra absorveu 43% do açúcar reexportado pela cidade do Porto, naquele ano apenas lhe coube a exígua percentagem de 8,6. É certo que a polarização do tráfego em Lisboa ajuda a explicar esta baixa, demonstrando em quanto os outros portos se poderiam ressentir da inovação institucional nas rotas brasileiras. Mas, até que os Barbados venham a ensombrar o açúcar brasileiro, retirando à Inglaterra esse papel central no conjunto das exportações que passavam pelo Douro, aquele mercado recupera um lugar proeminente em 1653, já estando indigitada uma embaixada extraordinária para a redacção do tratado de paz[1312]. Entre 1657 e 1661 o Porto acolheu 163 navios estrangeiros, dos quais 43,5% vieram de Inglaterra carregados de bens alimentares e de produtos manufacturados, empalidecendo a participação das marinhas holandesa, francesa e alemã (hamburguesa), com apenas 15,3%, 13,4% e 15,3%, respectivamente. Quatro navios espanhóis, dois suecos, três italianos e dez de origem desconhecida completam o quadro do tráfego estrangeiro no Douro naquele período, numa inequívoca demonstração de como a Inglaterra voltara a ser o parceiro comercial privilegiado da cidade do Porto[1313]. O período mais embaraçoso para a comunidade inglesa coincide, assim, com os anos iniciais da Companhia. Os que eram cúmplices deste projecto, tanto portugueses como certa facção inglesa, supostamente maioritária, desejariam ver sanadas com rapidez as perturbações diplomáticas, pois os prejuízos financeiros do saque à primeira frota dariam motivos sobejos para atrasar a organização do segundo comboio[1314].

Mesmo sem os custos da pirataria, a empresa não escondeu uma das suas mais graves fragilidades: a irregularidade dos comboios. Se nas imediações dos anos de 1650 tal falha poderia ser imputada a factores de ordem politico-diplomática, os atrasos continuariam a ser frequentes, sendo apenas certo que conseguiu organizar três comboios entre 1649 e 1653. As

---

[1311] - Ver Parte I, capítulo II.

[1312] - Dados expostos em Parte I, capítulo II, a partir dos *Livros de Redízima.*

[1313] - Baseado nas visitas de saúde, em João José Alves Dias, "Subsídios para o Estudo do Movimento e Comércio da Barra do Douro no Século XVII", *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A.H. de Oliveira Marques*, vol. II, Lisboa, 1983, pp.159-177, p.167 e 174.

[1314] - Ch. Boxer, "Blake and the Brazil Fleets ...", p. 219.

lacunas no sistema poderiam decorrer da ausência do apoio inglês, procurando-se alternativas quer junto do corpo mercantil genovês quer tolerando uma navegação solta que, de certa forma, acusava a inoperância, ou a necessidade efectiva, do regime de frotas escoltadas. Por uma e outra solução, a companhia viu-se envolvida numa maré de contestações. A história dos comboios é, afinal, a história do insucesso da empresa, lavrando terreno para se enterrar, ou para os seus delatores depositarem as sementes da sua corrosão.

O regresso da primeira frota, desaferrada em novembro de 1649, foi alvo dos incidentes acima descritos, não entrando em Lisboa antes de Setembro de 1650[1315]. De forma atribulada, a empresa mal cumpriu as suas obrigações nesse ano. Existem apenas provas documentais de que foi tolerada e financiada por deputados da Companhia uma navegação dispersa. Em Janeiro de 1650, Francisco Freire, capitão morador em Vila do Conde, recorreu à praça do Porto para obter um crédito de 150 000 réis, a juro de 160%, destinado a fornecer e apetrechar a sua nau para uma armação, tendo como trajecto Angola - Rio de Janeiro ou Bahia - Viana. Correu o credor o risco, "vindo em frota ou sem ela"[1316]. Meses mais tarde, em Outubro, Rodrigo Miguéis, vizinho de Setúbal, procura um financiamento de 65 000 réis para a compra de vinhos da Madeira que pretende embarcar numa nau inglesa com viagem para o Brasil. Acontece que o contrato se celebrou nos Paços "e appozentos do Comercio e Junta do Estado do Brazil ao Corpo Santo", sendo o credor Matias Lopes, um dos conselheiros da Companhia, pedindo um juro de 95%[1317].

Os ritmos da navegação apreendem-se, ainda, num registo de cargas realizadas pelo Governador Geral do Brasil, o Conde de Castelo Melhor[1318]. A presença da frota do primeiro comboio viabilizou o carregamento de 39 navios entre 1 de Julho e 30 de Agosto. O governador expedia para Lisboa, à senhora Condessa, para o Porto, a Vicente da Fonseca, para Viana, a Manuel Fernandes Barbosa, para a Madeira, a Manuel Mendes Duro, para a Terceira,

---

[1315] - A dimensão dos estragos de Blake na frota vinda directamente do Rio de Janeiro, em desrespeito pelo Regimento, não é segura, pois as fontes ingleses não coincidem com as portuguesas, havendo possivelmente na discrepância a sobreposição de frotas da Companhia e do assento de Pernambuco. Sobre a mais verosímil estimativa, da perda de 14 navios, ver R.C. Anderson, "The Royalists at Sea in 1650", *Mariner's Mirror*, vol. XVII, nº2, 1931, pp.135-168, p.151.

[1316] - AHDP, PO1º, 3ª, L. 185, fl. 13vº.

[1317] - AHDL, 7ª, C.61, L.2, fl. 138.

[1318] - B.Nacional do Rio de Janeiro, 2-4-26, "Registo das declarações de mestres dos navios na Bahia. (1650-1654)".

a Afonso Gomes Peres e para S. Miguel, a Domingos Vaz de Brito. A partida da frota para o Reino detecta-se na rarefacção de registos desde o final de Agosto. No entanto, houve ainda carregamentos em quatro navios (de Viana, Setúbal, Azurara e Cascais) todos com destino em Lisboa. Uma escassez que comprova não ter havido, de facto, mais nenhum esforço da Companhia para promover a navegação em frotas até que chegasse o primeiro comboio e se realizassem as respectivas receitas.

No início de 1651, tentaria a empresa aparentar respeito pelas suas obrigações estatutárias. Há notícias do recurso a duas naus genovesas por ela fretadas. Terão escoltado uma pequeníssima frota resumida a sete navios onde o governador colocou o seu açúcar. Numa missiva datada de 21 de Março de 1651, apreciada no Conselho Ultramarino a 20 de Outubro, queixou-se o Conde tanto da escassez dos quatro géneros, pela falta "da segunda esquadra que a companhia deveria enviar este ano", como dos preços exorbitantes dessas mercadorias transportadas nas "duas naus genovesas fretadas pela companhia". Agravava a situação o facto da irregularidade permitir aos administradores determinarem a seu belprazer o preço do açúcar, sendo agora tão baixo que os senhores de engenho e os lavradores se dariam em breve por perdidos[1319].

Com efeito, só em Junho de 1651 transparece nas fontes a preparação de um segundo comboio, através da compra de uma nau pelos deputados da Companhia. Desembolsou o tesoureiro geral, Diogo da Silveira, 8000 cruzados por uma embarcação sita no Seixal e assinaram a escritura da transacção Gaspar Malheiro, Sebastião Nunes, Luís Dias Franco e Francisco Fernandes Furna, em nome dos deputados "que oie são e ao diante forem"[1320]. Alargava-se o corpo da armada com esta aquisição e os cartórios notariais dão conta da mobilização dos agentes para se constituir a frota. A 30 de Julho de 1651 os senhorios da nau N. Sra do Rosário e Sto António, realizando uma sociedade que reunia três operadores, um do Porto, outro de Aveiro e outro de Viana, obtêm um crédito de 100 000 réis junto de Francisco de Barros, morador no Porto, nesta escritura actuando como procurador de Francisco Lopes Soeiro, de Lisboa. O fornecimento do navio assim os impelira a aceitar um juro de 50% só para a viajem de ida, não estando cobertos os riscos do Porto para Lisboa, onde o navio se haveria de encontrar "para partir combojado com a

[1319] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 14, fl. 351v°.
[1320] -AHDL, C.9[A], C.36, L.164, fl. 105 v°. Contrato de 12 de Junho de 1651.

companhia geral e seguir viagem ha Bahia de todos os Santos"[1321]. Contratos de idêntica natureza continuam a caracterizar a actividade dos notários do Porto entre Setembro e Novembro[1322], acusando a perpetuação de um juro caro, apesar da escolta, e o tempo prolongado que mediava a emissão dos editais informativos do comboio e a sua efectiva largada. Veja-se como um decreto real, de 9 de Agosto de 1651, declarava que "a armada da Companhia se apresta com grande brevidade". Desejando o monarca dar-lhe "toda a pressa para que saia em dias de Setembro", e sabendo estarem em falta à armada 300 moios de trigo, encomendava D. João IV ao Senado da Câmara de Lisboa que autorizasse a venda dessas quantias no Terreiro do Trigo.

Morosidade e obstáculos diversos explicam, em parte, a ineficiência da Companhia. Coube à Câmara boicotar a compra de trigo, alegando ser do conhecimento geral os perigos de se esvaziar o Terreiro, "pois pera vir o necessario para sustento do povo andamos fazendo infinitas dilligencias e não será rezão que pereçamos por se satisfazer aos ministros da bolsa e seus feitores e procuradores"[1323]. Correspondência pouco cordial, não se privando o Senado de considerar que tal pressa serviria apenas os ministros da bolsa, apelidados "de atravessadores de todo o pão" que chegasse ao terreiro[1324]. O provimento de trigo e farinha daria, portanto, motivos para a vereação de Lisboa expressar a sua antipatia pelo grupo dos deputados.

Quando partiu o segundo comboio não se sabe exactamente. Em 23 de Novembro de 1651, um decreto ao Conselho da Fazenda mandaria dar de empréstimo à Junta da Companhia Geral biscoito dos armazéns reais "e mais cousas de que tiver necessidade", pois a armada estava "muito de partida"[1325]. Terá tardado o suficiente para que se assista a uma elevada concentração de navios a carregar na Bahia só em Julho de 1652. Entre 20 e 29 desse mês, o Conde de Castelo Melhor colocou as suas caixas de açúcar em 40 embarcações, das quais só duas se destinavam a Viana e uma ao Porto. As restante 37 tinham Lisboa como porto de descarga. Um caso eloquente do significado da concentração do tráfico e tráfego na capital, embora não fossem mairoritariamente residentes em Lisboa os mestres destes navios, perfazendo dez da amostra. O Porto, com 13, e Viana, com 5, adquirem uma

---

[1321] - AHDP, PO2, L. 113, fl. 58.
[1322] - AHDP, PO2, L. 113, fl. 86v°, fl 87v°; fl.94; fl.96;fl. 113; fl. 116v°; fl. 121v°; PO1°, 3ª, L. 187, f.n.n.; PO4, L.42, fl. 131v°.
[1323] - Eduardo Freire Oliveira, *Elementos...*, vol.V, p. 311-312.
[1324] - *Ibidem*, p. 322, consulta da Câmara de 9 de Outubro de 1651.
[1325] - ANTT, *Ministério do Reino*, L. 163, fl. 145.

representatividade que esmaga outras localidades modestamente assinaladas, como foram o Mondego (Foz e Buarcos), Aveiro, Peniche ou Vila do Conde[1326]. A armação continuava a ter no Douro um papel relevante, servindo agora, em contraste com o vivido nos anos trinta do século XVII, um tráfico que os comboios facilitavam ser centrado em Lisboa.

A polarização, todavia, não constitui a melhor explicação para o cerne das críticas à Companhia. A oposição tinha lugar também em Lisboa, na Câmara e nos tribunais régios. Extravasa, como se verá, um problema passível de ser delimitado aos grupos residentes nas restantes praças litorâneas que sentiriam os efeitos perniciosos do novo sistema de frotas nas modalidades de concessões de crédito a risco, uma vez instalado o costume de nesse contratos se excluir a cobertura do troço Porto-Lisboa. Aliás, os juros do crédito pouco ou nada desceram, sinal de alguma desconfiança quanto à eficácia da escolta que, nem por isso, deixava de exigir novos encargos a mestres e carregadores.

As despesas da escolta deveriam ser custeadas, em parte, pelas chamadas avarias ou direitos do comboio. Especificando-se no capítulo XIX que nenhum navio poderia regressar fora da frota, foram previstos e praticados desvios a esta norma. No capítulo XXIII, alusivo aos montantes dos custos de protecção, esclarece-se que os mestres de qualquer navio destas rotas, "em companhia das Armadas *ou fora dellas*, em qualquer parte que descarregarem", pagariam "de *segurança de seus navios e fretes*", 600 réis por caixa de açúcar ou tabaco; 300 réis por cada barril, 1 tostão por cada rolo de tabaco fora de caixas e 20 réis por cada coiro. Como seguro das fazendas, pagariam os carregadores 140 réis pala arroba de branco, 120 réis do mascavado, 100 réis pelo de panela, 150 réis cada arroba de tabaco e 80 réis por coiro. Uma tributação pesada mas logo justificada pelos prémios de seguro correntes na praça, "porque segurando-se hoje de ida e volta para o Brazil com mais de vinte e cinco por cento, por este modo lhe ficará custando menos de dez". Seria assim, para os anos em que a arroba de branco atingiu os 1600 réis, conforme clarifica a dízima cobrada na alfândega do Porto, no ano de 1650[1327]. Contudo, os direitos do comboio não sofreram alterações quando o preço do açúcar desceu para 900 réis, nos anos de 1656 em diante. Nessas circunstâncias, 140 réis não chegariam a 25% de prémio, mas ultrapassavam os 10 %.

[1326] - B.Nacional do Rio de Janeiro, 2-4-26 "Registo das declarações de mestres de navios na Bahia (1650-1654)".

[1327] - ADP, *Livro de Redízima*, L.128

Intimamente imbricado no universo dos seguros marítimos, para o qual falta informação, conhecem-se as taxas de juro praticadas nos contratos de crédito de risco marítimo. Apesar da Companhia, o comportamento deste segmento de mercado creditício não aparenta alterações significativas relativamente à tendência altista desenhada desde os anos 30 de Seiscentos. A costa portuguesa estava exposta a diversas incursões de piratas berberes e, até, ingleses. A experiência próxima das investidas de Blake sustentaria os receios dos credores quanto à deslocação dos navios até Lisboa para se juntarem ao comboio da Companhia. No entanto, os juros praticados em Lisboa não levantam dúvidas quanto à falta de confiança na Companhia para a redução do risco. Contratos de crédito, um celebrado em Lisboa, em Setembro, outro no Porto, em Outubro de 1652, ao mesmo tempo que referiam a intenção dos navios se incorporarem na frota desse ano, estipulavam taxas de juro, ida e volta, em 90 %, 100% e 120%[1328]. Na verdade, o comboio não se concretizou[1329]. Mas é sintomático que os agentes, mesmo prevendo a navegação escoltada, não baixassem o juro. Nas cortes de 1653, António Barbosa Bacelar, em nome dos procuradores do Reino, dando sentido a essa desconfiança, narrava alguns episódios do primeiro comboio, passados com navios de Viana que não acharam socorro[1330]. Estando para partir o quinto comboio em finais do ano de 1656, João Guterres, deputado que fora da Companhia em 1649, concedia a João Preto Franco, capitão de *caravela*, um crédito de 200 000 réis com ganhos de 100%.

Ainda que o destino fosse o Maranhão, o contrato comprova a perpetuação do dinheiro caro nas rotas brasileiras durante o período da Companhia, como recorda a perseverança da caravela nas águas do Atlântico sul[1331]. Nesse mesmo ano, estariam de volta, em Julho, as 107 velas escoltadas pelo general da armada Francisco de Brito Freire. Avistadas por quatro vasos de guerra ingleses, o estado lastimoso dos exemplares da marinha portuguesa suscitou comentários. Aos olhos do general inglês, bastariam doze ou catorze fragatas para saquear o que bem aprouvesse[1332]. O quadro institucional das rotas brasileiras alterara-se, em nome da reforma nas forças marítimas do Reino. Contudo, navios "mancos" e caravelas compõem um quadro revelador da falência do projecto associado à Companhia. Aliás,

---

[1328] - AHDL, C.7[A], C.62, L.7, fl. 87v°; AHDP, PO4, L.43, fl. 214v°.
[1329] - Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, p. 39.
[1330] -AHU, *Baía*, n°1485.
[1331] - AHDL, C.7[A], C.63, L.18, fl. 92.
[1332] - Citado em Boxer, Ch., *O Império Colonial Português*, 1415-1825, Lisboa, 1981, p. 221.

também os fretes não baixaram, fixados na ordem dos 19 000 réis a tonelada de açúcar, em 1653-1655[1333]. Há que deflacionar o valor pela política de desvalorização monetária dos primeiros anos da Restauração. Mas atendendo a que uma arroba de açúcar se tributava na alfândega do Porto em 900 réis, o preço dos transporte teria nele uma ponderação mais elevada do que na década de trinta, sendo agora na ordem dos 39%.

A previsão dos navios seguirem à margem da frota, mas não dispensados do pagamento de avarias, esclarece as negras expectativas dos agentes sobre a eficácia da Companhia na redução dos custos de protecção, tendo consequências na manutenção das taxas de frete em alta. Generalizadas as licenças para navegação solta, o sistema do comboio só em certos aspectos da vida económica revolucionaria as regras das comunicações entre o Reino e o Brasil. Desde que largou o segundo comboio em direcção ao Reino, em Julho de 1652, pelo que se depreende dos negócios do Conde de Castelo Melhor, a Bahia foi sendo visitada por cerca de 24 navios. Os estatutos desejariam circunscrever essas excepções à urgência dos "avisos". A correspondência entre a sede do governo da colónia e o reino justificaria uma navegação intermitente, favorável, decerto, a algumas transacções menos controladas pela Companhia. Mas a empresa soube tirar partido destas operações concorrenciais, explorando o potencial financeiro da venda das licenças nas circunstância em que não cumpria, por sistema, a organização dos comboios. A perversão dos estatutos era alimentada pelas práticas da Companhia, reconhecendo aí os estrangeiros uma brecha para o seu desfrute dos negócios brasileiros. A 7 de Dezembro de 1652 celebrou-se em Lisboa um contrato paradigmático destas cumplicidades subterrâneas. Manuel Ferreira, vizinho do Porto, aparece na escritura como mestre de uma nau de porte de seiscentas caixas, de nome *Rei Paloma*, cujo senhorio era João Mones, inglês da comunidade do Porto. Teve o estrangeiro como procurador João de Latige, o cônsul francês de Lisboa. Os fretadores foram João Botelho da Silveira e Marcos da Silva, homens com redes no Douro, tendo a família do primeiro, Bernardo Pereira Camelo como seu correspondente, nessa ocasião tesoureiro do comboio na cidade do Porto[1334]. A viagem previa o Rio de Janeiro, fretando-

---

[1333] - AHDP, PO4, L.46, fl. 131.

[1334] - Assumiu o cargo após a morte de Nicolau Carvalho em 1652, até ser provido como administrador e tesoureiro Henrique Fernandes Mendes. A sucessão dos oficiais é conhecida através de uma quitação passada ao herdeiro e filho de Bernardo Pereira Camelo, datada de Fevereiro de 1655 cuja cópia passada em notário data de 1662. Texto reproduzido em AHDP, PO2, L.120, fl. 239v°. Sabe-se das relações mercantis deste mercador com negociantes de Lisboa através de *Livros de Portagens e Redízima*, L. 130,

se a nau ao través, à vinda, exceptuando 80 caixas reservadas para o senhorio da nau. Compreendia o contrato a cláusula de que "elles fretadores se obrigão a lhe dar ao mestre as licenças necessarias asi de sua Magde que deos guarde como da Companhia geral para o dito navio seguir a dita viagem"[1335]. Se aqui não está explícito que tais licenças pressupunham despesas adicionais, já um contrato semelhante, celebrado a 20 de Janeiro de 1654, acabando de partir o terceiro comboio, esclarece que o processo exigia o desembolso de algumas maquias. Os fretadores, José Garcia de Leão e Manuel de Leão, seu sobrinho, alcançariam as licenças para a *caravela* N.S. Rosário partir para o Rio de Janeiro "fora dos combojos da mesma companhia asi de jda como de volta". Os gastos "que nisso se fizerem" caberiam metade ao mestre e metade ao fretadores.

A partida de embarcações à margem das frotas beneficiava a outros níveis os accionistas deputados da companhia, não descurando conceder créditos à armação, cobrando juros entre 80 e 100%. Assim se descobre Gaspar Malheiro, em 1651, ou João Guterres a fornecer 800 000 réis a um grupo de accionistas genovês e a João Soromenho, cavaleiro da Ordem de Cristo, enquanto senhorio de uma nau comandada por Manuel Correia Fontes para ir de Lisboa à Bahia com escala na Madeira, em 1652.[1336]

Licenças para viajar fora do comboio, autorização de caravelas: assim se adiva a renovação da frota mercante. Em 1654, ingleses do Porto, Nicoalu Perim, Diogo Perim e Cristóvão Maynard encomendaram em Aveiro um *patacho* para viajar entre o reino e Pernambuco. Recomendaram ao mestre seu parceiro que, havendo impedimento pelas autoridades locais no despacho, tratasse de "nogesear o milhor que lhe parecer pera livração"[1337]. As ligações a Pernambuco foram pródigas nestas fugas ao comboio, até por insistência da entidade superior militar, Francisco Barreto de Meneses, sempre escudadas no válido argumento da escassez de bens para sustento das populações, dada a irregularidade das comunicações. Chegou o mestre de campo general a solicitar ao monarca, em carta de 20 de Julho de 1650, estando a decorrer o contrato com os assentistas Jorge Gomes Alamo e Jerónimo Gomes Pessoa, a autorização da partida de uma *caravela* por mês com bacalhau e sardinha, tão importante para os soldados. Sugeria o porto de Tamandaré para as

---

para o ano de 1659 , onde Bernardo Pereira Camelo expede tabaco para Havres em nome de Tomé Botelho da Silveira, de Lisboa.

[1335] - AHDL, C.7[A], C.62, L.8, fl. 38v°.

[1336] - AHDL, C.7[A], C.61, L.3, fl.106; C. 62, L.7, fl. 68.

[1337] -AHDP, PO1°, 4ª série, L.145, fl. 46.

operações, uma vez reocupado pelos holandeses o Cabo de Sto Agostinho[1338]. Tinham acabado de aportar ali duas *caravelas* particulares com mantimentos que em pouco compensariam o prejuízo da perda de quatro naus do assento, ainda nesse mês de Julho. Ao afundarem os holandeses três naus francesas e uma portuguesa[1339], ficavam por despachar cerca de 4 000 caixas de açúcar. Na sequência desta desgraça, Francisco Barreto clamaria por que o reino assegurasse a deslocação de duas *caravelas* "enquanto durasse a dilação da frota".

O Conselho Ultramarino alertou o monarca para a confusão institucional na rota de Pernambuco, desejando que se definisse a quem tocava o "socorro daqueles pobres e afligidos vassalos", se a Jorge Gomes Alamo, se à Junta da Companhia. Fosse por conta de quem fosse ou, até, da fazenda real, seria de todo urgente enviar "caravelas ligeiras"[1340]. O Conselho Ultramarino esquecia as pragas rogadas a este tipo de embarcação, enquanto a Companhia se debatia com dificuldades em montar dois comboios por ano. Em Novembro de 1651 chegava a vez da Câmara da Capitania de Pernambuco suplicar a visita de caravelas ligeiras, "como antes se fazia que entrão e saem com mais facilidade e ainda a vista do inimigo (...) porque os navios que vão em frota, depende sua entrada das mares por ser a barra do porto da nazare muy estreita e o inimigo saber o tempo em que hão de chegar as frotas como aconteceo o anno passado as naos que forão do assento"[1341]. Esquecia-se o tempo em que os moradores desta capitania industriaram o monarca para negociar uma companhia para ali aportarem naus de força. O argumento é sempre o mesmo: as frotas implicavam escassez e os deputados aparentavam pequena consideração pelo estado da terra, ao mandarem apenas cinco embarcações no comboio desaferrado em 1651 do Reino, mas chegado a Pernambuco nas proximidades de Maio de 1652[1342]. A estas, juntavam-se razões de estratégia militar para retornarem as caravelas às águas brasileiras.

A Companhia não calou as constantes súplicas do território pernambucano por contactos regulares. A correspondência de Francisco Barreto ecoa o desconforto de uma parcela dos residentes que não se achava satisfeita com o novo regime da navegação. Protestos movidos por um

---

[1338] - AHU, *Pernambuco*, caixa 4, doc. De 6 de maio de 1650 e de 20 de Julho de 1650.
[1339] - AHU, *Pernambuco*, caixa 4, doc. 20 de Setembro de 1650, carta do Provedor da Fazenda de Pernambuco do Pontal da Nazaré.
[1340] - AHU, *Cons. Ult.*, Cod. 14, fl. 258, consulta de 9 de Dezembro de 1650.
[1341] - AHU, *Pernambuco*, caixa 4, doc. 8 de Novembro de 1651.
[1342] - AHU, *Cons. Ult.*, cod.14, fl. 391, consulta de 13 de Maio de 1652 sobre cartas da Câmara de Pernambuco datadas de Março de 1652.

Francisco Barreto que não descurava o tráfico de açúcar por conta própria, nem outras traficâncias menos dignas, de contrabando, com as autoridades holandesas[1343]. Compatibilizava as suas nobres funções militares com o tráfico de açúcar, vendo numa navegação solta, ainda que arriscada, vantagens na antecipação e no escoamento rápido dos produtos. Tivesse ou não fundamentos menos honestos a sua insistência num abastecimento constante de caravelas de pescado, a correspondência das câmaras de Pernambuco conferia amplitude ao problema, motivando o Conselho Ultramarino a acusar a acção da Companhia. Pediu o tribunal informações sobre os esforços realizados pela empresa para apoiar os revoltosos. Na resposta que a Junta da Companhia forneceu, não havia motivos de repreensão. Em Maio de 1652 constaria do seu livro dos fretamentos nada menos que o registo de 36 contratos com mestres de *caravelas* e *patachos* (mais de 12 navios por ano no período de 1650-1652). Prova de que a Companhia estava atenta e de que não descuidava as comunicações com aquele território, teve o Conselho Ultramarino de admitir[1344]. Mas fazia-o graças a uma navegação dispersa, fruto da ausência dos comboios. Nem dessa crítica se livrou. Se suportava uma navegação fora de frotas, não haveria razão para se proibirem outros navios de o fazer. E só não se restabeleciam contactos mais assíduos porque em causa estava o polémico estanque dos quatro géneros, parecendo convir à Companhia garantir a sua escassez para manipular os preços dos bens exportados[1345]. Nestes contactos, menos frequentes quanto o desejado pelos residentes em Pernambuco, encontraram os estrangeiros do Porto e de Lisboa ocasião para realizarem seguros ou fretarem navios em Amsterdão[1346].

O cancro da empresa residia, assim, na alegada impossibilidade de cumprir com a sua obrigação basilar. Um ónus desmedido, a exigir uma armada de 36 navios de escolta. Alguém nos círculos do Poder Central antevira o impossível: nos bastidores, quando estavam em marcha as conversações com o "Comércio" para se constituir a Companhia, o Conde de Odemira diria que os homens de negócio não sabiam o que prometiam, suspeitando, à partida, da inviabilidade económica do projecto[1347].

[1343] - Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada...*, p.157.

[1344] - AHU, *Pernambuco,* caixa 4, doc. 13 de Maio de 1652.

[1345] - B.Ajuda, 50-V-35, f. 130 e ss

[1346] - AHDP, PO2, L.114, fl. 212v°, contrato de fretamento e registo de propriedade de um navio encomendado em Amsterdão de 25 de Julho de 1653. Comprovativo da realização de seguros na praça holandesa quando o destino era Pernambuco está no livro de contas de um comerciante "Ribeiro", adiante analisado.

[1347] - B.Ajuda, 50-V-35, fl. 119 e ss, segundo narra Pedro Fernandes Monteiro em Abril de 1654.

Dificuldades para considerar razoáveis os protestos dos deputados, quando se incomodavam com as fugas ao sistema do comboio, sugerindo que muitos navios circulavam sem licença. Se ignoravam as licenças, nada controlava o tráfico dos bens estancados. Não se escudam aqui, no entanto, por ser assunto melindroso, as reclamações da Companhia. Apontou-se, antes, o risco de virem soltos. O Conselho Ultramarino, apreciando um papel da empresa submetida a seu parecer, cinge-se ao óbvio: "mas a esse perigo dá ella a causa com não mandar as frotas a tempo e duas cada anno, como se obrigou a fazer no contrato de sua instituição"[1348]. A isto respondia a Companhia, "que o tempo lhe mostrou que seus effeitos não alcansão a dar satisfação ao prometido". Mas se organizasse os comboios, mesmo que mais pequenos, escusavam-se as licenças ou fugas de navios particulares e, então sim, teria a Companhia direito a solicitar penalizações severas a todos os infractores[1349].

Os capítulos XLIII e XLIV dos estatutos atendiam à eventualidade de uma redução dos efectivos militares, especificando que "sendo caso que se restaure o Recife, Paraiba ou outros portos do Estado do Brazil, ocupados dos Olandezes (...) que nem por esses respeito se lhe altera cousa alguma das condições deste papel, antes irá a Companhia mandando suas armadas e fazendo o provimento de seus estancos". Mas, adiante, surge a importante ressalva: "succedendo não ser necessario pelo respeito acima declarado, que a dita Companhia envie todo o corpo de suas Armadas ao Brazil, por estar elle em estado que não necessite de tantas forças (...) o poderão fazer com licença da Vossa Majestade (...) e neste caso, posto que assim não mandem todo o corpo e forças de suas Armadas ao dito Estado do Brazil nem por isso se lhes repetirá nem innovará cousa alguma dos capitulos deste papel, nem se poderá dizer que faltam a sua obrigação". Assim, ainda em 1649, os deputados responsáveis pela redacção do contrato salvaguardaram sempre o monopólio, mesmo naquelas possíveis circunstâncias em que o esforço financeiro dos 36 navios de armada não se justificasse. Ora, após a capitulação do Recife, haveria condições para se usar do disposto nestes capítulos. O Conselho Ultramarino não o esquecia. Se insistia nos comboios, admitia também um menor aparato bélico. Contudo, as tentativas feitas pelos deputados para descobrir nas forças marítimas europeias os apoios céleres à constituição das armadas, potencialmente menos ambiciosas depois de 1654, esbarraram com a postura quezilenta dos Conselhos Ultramarino e da Fazenda. Um acordo da

[1348] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 15, fl. 195, Consulta de 23 de Agosto de 1655.
[1349] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 15, fl. 206 v°.

Companhia com italianos daria motivo para múltiplas contendas. Assim se atrasaria o comboio de 1654, só em debandada em 1655.

As esquinadas relações diplomáticas com a Inglaterra alargaram o pano à ingerência italiana. Sabe-se que uns quantos, entre a comunidade de Lisboa, se apressaram a investir 6250 cruzados em 1649, prova inquestionável do empenho deste grupo estrangeiro em utilizar a Companhia para assentar arraiais no Brasil. Aliás, conhece-se o montante do investimento por uma petição analisada em 31 de Outubro de 1652, onde os seis suplicantes, florentinos, venezianos e genevoses, se diziam vizinhos da cidade de Lisboa, pagadores de décima, accionistas da Companhia. Viam-se em condições para serem tratados como naturais, solicitando que não se lhes vedasse o privilégio de enviarem dois genoveses como feitores nas naus que a Companhia fretara. Assentar casa estaria interdito a estrangeiros, mas era sabido como o despacho das mercadorias embarcadas, montando em mais de 30 000 cruzados, requeria a venda a fiado aos senhores de engenho, pelo que o negócio dependeria do deferimento da petição. Acompanham o papel de um certificado das alfândegas de Lisboa, comprovando em quanto contribuíam para engrossar as receitas da fazenda, e de um escrito da Companhia, a atestar serem seus accionistas[1350]. Uma das figuras chamava-se Nicolau Micon, conhecido de João Soromanho, aparecendo no contrato de crédito a risco supracitado que envolveu este cavaleiro da Ordem de Cristo.

Em Julho de 1654, desejando a Companhia constituir a armada para ir este ano ao Brasil, informou o monarca de que havia comprado a João Soromanho o seu "fermozo galeão" e que tratava de um fretamento de quatro naus genovesas para estarem em Lisboa durante todo o mês de Outubro, prontas a dar escolta. "Pareceo dar conta a V. Majde antes que se firme o dito fretamento", diziam os deputados na presente consulta, merecedora de despacho real favorável, ainda que com algumas cautelas: "quando nestes navios vão estrangeiros há de ser sempre em numero dos naturaes"[1351]. O fretamento seria, com efeito, firmado diante notário em 8 de Agosto de 1654, embora o acordo entre as partes se fizera em 25 de Julho. Como representante da parte genovesa, estava o capitão Bernardo Marcello, dado como procurador do marquês Estevão Palavezino, o cabecilha do grupo genovês e quem se responsabilizaria por enviar quatro naus de força a Lisboa. Trata-se, talvez, de uma dos primeiros negócios da *Compagnia marittima di S. Giorgio*, uma

[1350] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 45, fl. 77 v° e Baía, n° 1474.
[1351] - AHU, *Baía*, n°1591, consulta da Junta da Companhia de 27 de Julho de 1654.

sociedade de capitais com suporte financeiro do Estado, destinada a servir uma política mais agressiva de acesso aos mercados coloniais. As tensões com a Espanha fizeram de Portugal uma boa alternativa. Se assim for, em 1659, de novo enviaria a *Compagnia* dois navios para o Brasil[1352]. O sobrenome Palavezino evoca a atenção votada pela elite política e financeira italiana à Companhia Geral do Brasil, como uma porta de acesso à sua participação no negócio colonial[1353]. O próprio marquês navegaria ao comando de uma destas naus[1354].

As cláusulas do contrato previam que as unidades seguiriam com um terço da sua capacidade ocupada com cargas da Companhia, postas em Lisboa ou na ilha da Madeira, e regressariam com 1000 quintais de pau brasil, à razão de 23 000 réis a tonelada[1355]. A urgência dos prazos exigiu que o capitão Bernardo Marcelo desse fiança em como as naus passariam a barra do Tejo durante o mês de Outubro. Por cada dia de atraso pagaria Palavezino 3 000 cruzados. Neste segundo contrato, de fiança, esclarece-se que a Companhia carregaria, além do pau brasil, 100 caixas de açúcar em cada uma das unidades, mercadoria a descarregar em Génova e Livorno. Os fretes destas caixas ficaram como caução, dispensando o depósito da fiança[1356].

As conexões da Companhia à elite financeira genovesa e florentina decorriam tanto da familiaridade dos seus deputados com os mercados italianos - tendo em Baltazar Rodrigues de Matos a própria Coroa uma via preferencial de transferência de letras para custear a embaixada em Roma[1357]- quanto da irradiação dos negócios de comerciantes italianos instalados em Portugal. Enquanto os portugueses que se ficaram por Madrid tomavam conta dos assientos, afastando os italianos dos circuitos financeiros dos Áustrias, os genoveses e florentinos, após a Restauração, redescobrem em Portugal, não só através da Companha Geral, condições para estender as suas malhas ao Atlântico sul. Francisco e Bartolomeu Moura, dados como venezianos, e João Tomás Castro, dito genovês, povoam as folhas dos livros de notas de tabeliães

---

[1352] - Thomas Kirk, "A Little Country in a World of Empires: Genoese Attempts to Penetrate the Maritime Trading Empires of the Seventeenth Century", *The Journal of European Economic History*, vol. 25, nº2, 1996, pp. 407-421, p.416-417.

[1353] - Os Paravicino foram uma das famílias genovesas bem representadas entre os financeiros dos Habsburgo desde o século XVI: António Dominguez Ortiz, *Politica y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1983, p. 87.

[1354] - Francisco de Brito Freire, "Viagem da armada da Companhia do Commercio e Frotas do Estado do Brasil", pub. *Em Nova Lusitânia. História da Guerra Brasílica...*, p.3.

[1355] - AHDL, C.11, C.71, L.259, fl. 104.

[1356] - AHDL, C.11, C.71, L.259, fl. 100.

[1357] - ANTT, *Ministério do Reino*, L. 163, fl. 137 e 252vº.

de Lisboa fretando navios estrangeiros - hamburgueses e ingleses - por prazos alargados a seis meses para segurar o transporte necessário ao escoamento de açúcar para Itália[1358]. O período da Companhia é de ascendência italiana, tanto mais perceptível quanto o açúcar dos Barbados ia retirando à Inglaterra o seu significado como grande mercado de reexportação. Uma viragem para o Mediterrâneo capaz de atrasar aí o gosto pelo açúcar mascavado oferecido pelos ingleses. Em 1695, a Inglaterra tinha garantido o consumo na maior parte dos centros da Europa ocidental, mas faltava-lhe idêntico domínio em Itália pela concorrência que ainda aí lhe fazia Portugal[1359].

A consciência desta mutação na precedência dos mercados de reexportação daria o principal argumento aos tribunais do Estado para enjeitar o contrato com Estêvão de Palavezino. A escolta genovesa tardou em chegar. Tanto melhor para a Companhia que assim expedia o açúcar para Livorno e Génova livre de fretes. Em Março de 1655 ainda o comboio não tinha partido, entretendo-se o Poder Central a boicotar a acção da empresa. Quer o Conselho Ultramarino quer o da Fazenda enunciaram uma lista de razões para impedir os efectivos genoveses de desaferrar, suspeitando aquele, dando ouvidos a muitos homens do comércio, que nas naus, disfarçados de marinheiros, vinham mercadores de grossos cabedais com suas fazendas para mercadejar no Brasil. O contrato era denunciado por suspeita de conluio entre os deputados e genoveses no contrabando de sedas e de outros produtos de luxo, sacando daí os melhores açúcares. O Conselho da Fazenda avançou com discurso mais inteligente. Considerou, por princípio, mais gravosa a ingerência directa de italianos que de ingleses ou mesmo holandeses, porque estes Estados tinham os Barbados e, desde então, a Itália tornara-se o único mercado onde tinham alguma saída os açúcares do Brasil. Desta forma se entregava o comércio aos mais interessados nele, escapando a Portugal uma imperiosa intermediação. O Conde de Penaguião, no Conselho de Estado, mostrou-se surpreendido com este contrato, pois sabia que o marquês de Palavezino entrava "nesta companhia", fornecedora das quatro naus, com o Cardeal Mazarino. Eminências pardas destas nos bastidores do acordo impediam, agora, D. João IV de retroceder na sua palavra, tendo em Julho de

[1358] - AHDL, C.7[A], C.63, L.18, fl. 144; C.11, C. 70, L. 255, fl. 99v°.
[1359] - Alice Piffer Canabrava, *O Açúcar das Antilhas (1697-1755)*, S. Paulo, 1981, p. 226.

1654 autorizado o negócio. A única solução airosa seria cancelar, por definitivo, a armada do ano de 1655[1360].

O monarca optou por emitir um decreto interditando o contrato, decisão para indignar a Junta da Companhia: se havia receio de contrabando que se fizessem as convenientes vistorias, em Lisboa e no Brasil; o contrato havia sido celebrado com real aprovação e seria descrédito para a palavra de um monarca cancelá-lo. Explica a Junta por que optou por genoveses, preterindo outros estrangeiros: quanto aos ingleses, não se sabia em que pé estavam as relações diplomáticas; os holandeses seriam aqueles com quem pelejariam; os suecos e hamburgueses não queriam fornecer navios de força para afrontar os seus vizinhos holandeses. Lembra os prejuízos financeiros para a Companhia, caso se cancelasse o contrato, estando previstas avultadas indemnizações que esgotariam todos os efeitos da empresa em Itália, para cima de 70 000 cruzados[1361].

A exposição foi, de certa forma, convincente. O Conselho Ultramarino em alguma coisa condescendeu. Que não se atrasasse mais a armada, sob pena da escassez no Brasil ser intolerável. Que se deixasse passar, excepcionalmente, o contrato. Mas coloca duas sementes de suspeição. Primeiro, espanta-se por a Companhia reclamar não ter dividendos para distribuir aos pequenos accionistas, confessando ter cabedal para um contrato que lhe exigia o dispêndio de mais de 70 000 cruzados retirados dos efeitos em Itália; segundo, de passagem, alerta o monarca para a notícia recolhida junto de Francisco Carlos. O grande mercador cristão novo, "que a Companhia ocupa algumas vezes em negócios", asseverara ao Conde de Odmira ser o marquês de Palavezino irmão do embaixador genovês em Castela. "Se he como se diz o avizo he digno de reparo. E V. Majde deve mandar apurar pelo Doutor Pedro Fernandes Monteiro (...) pois não deixa de dar alguma sospeita o muito tempo que estes navios tardarão a obrigação de seu fretamento". O contrabando já não servia de acusação, pois a Junta tinha-se mostrado claramente isenta. Minava-se o terreno com o fantasma da traição[1362].

O cargo de general desta esquadra atribulada coube a Francisco de Brito Freire, o almirante do comboio anterior que resgatara o Recife aos holandeses. Recebe regimento datado de 12 de Abril de 1655, demonstrativo

---

[1360] - Consulta do Conselho de Estado de 19 de Março de 1655, resumindo os pareceres do Conselho Ultramarino e da Fazenda, em V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval*, vol. I, pp. 148 e ss. Para o parecer completo do Conselho Ultramarino, de 19 de Março de 1655, AHU, Baía, nº 1591.

[1361] - AHU, *Baía*, nº 1591.

[1362] - *Ibidem*, segunda consulta do Conselho Ultramarino de 27 de Março de 1655.

da incorporação das naus genovesas, duas das quais deram escolta à frota da Bahia[1363]. Na relação desta viagem o general encabeçaria a lista dos notáveis com a referência ao marquês de Palavecino. Afinal não terão sido quatro mas apenas três as naus que fornecera[1364]. Largada em 17 de Abril de 1655, esteve a frota na Madeira entre 21 de Abril e 15 de Maio. Avistou a Bahia a 13 de Agosto e, pouco depois, o general colocaria editais avisando do retorno ao Reino em 15 de Dezembro. No ano anterior a safra fora pobre e convinha estender por seis meses a estada da frota, dando-se saca aos açúcares do ano de 1655. Em síntese, o comboio com partida de Lisboa em Abril de 1655 só deixou a costa brasileira, sendo o último porto o Recife, em Março de 1656. Protegeu dos perigos holandeses e ingleses 107 velas: 50 da Bahia, 33 de Pernambuco e 24 do Rio de Janeiro. Avistaram o Reino somente em Julho de 1656[1365]. Ritmos de navegação lentos, atrasando a realização de receitas e a criar dificuldades financeiras à organização do subsequente comboio. O Brasil estava, agora, a uma considerável distância de Portugal, já não de 210 dias, mas sim de 18 meses. Mudara de lugar na carta idealizada por Chaunu, das comunicações da Europa com o mundo,. As instituições que enformavam o tráfego seriam responsáveis por essa diferente geografia. O Brasil ficava à mesma distância que o Oriente, outro dos espaços administrativamente controlados. As instituições, tanto quanto a utensilagem técnica disponível para vencer a distância, comandam o tempo das rotas marítimas no Antigo Regime.

O episódio do contrato com Palavezino tem significado por evidenciar a interferência italiana, apoiada nos mais altos círculos políticos europeus. Mas demonstra, ainda, exemplarmente, os obstáculos erguidos à Companhia pelos principais tribunais do Estado. Os motivos de fricção centraram-se, de início, na evidente ineficiência da Companhia. Se esta alegaria dificuldades financeiras, as diferentes oposições que lhe foram movidas multiplicaram os embaraços à montagem da estrutura defensiva das rotas brasileiras. Uma contenda, nem por isso discreta, foi afastando estes tribunais do que tanto defenderam em 1648. Na verdade, os poderes majestáticos da Companhia, salvaguardados pelos capítulos III a VI, acicataram invejas e alimentaram quezílias, concedendo D. João IV aos deputados da Junta o estatuto de

---

[1363] - B.Ajuda, 51-VIII-42, fl. 118-120 Regimento diferente do publicado juntamente com a relação da viagem em Francisco Brito Freire, *Nova Lusitanea. Historia da Guerra Brasilica.*

[1364] - Francisco Brito Freire, "Relação da Viagem...", *Nova Lusitânea...*, p.3.

[1365] - *Ibidem*, p. 35.

intocáveis. Um poder de facto, escudado na presença de Pedro Fernandes Monteiro, primeiro Juíz Conservador da empresa. Com a Companhia, o grupo financeiro da Coroa havia criado um veículo institucional de intervenção, ou antes, pela autonomia jurídica da Junta, os homens de negócio conferiram consistência política ao seu já consagrado poder económico[1366]. O Conselho Ultramarino chegou a lembrar a D. João IV "que he ponto de authoridade deste seu conselho que *esta consulta se não envie aos Deputados* porque este conselho não he parte sua, nem contende com elles, e o modo para a resolução deve ser mandar V. Maj ver as suas razões e as que ficão referidas por ministros e pessoas que com zello e *desinteresse* digão a V. Maj. seus pareceres"[1367]. Fronteiras de poder pouco respeitadas, adivinhando-se neste reparo a frequência com que documentação produzida pelo tribunal era conhecida dos deputados da Companhia. Mas para estas contendas, dava motivos a empresa. Numa consulta, de 2 de Maio de 1651, o Conselho Ultramarino declara a impossibilidade de emitir um parecer cabalmente fundamentado sobre o Estado do Brasil, comércio e segurança da navegação, por os deputados da Junta se terem escusado a uma conferência. E condenava-os dizendo: "Senhor Estas materias não se tratão por papel e tinta senão ouvindo e conferindo (...) E para ajustamentos athe com innimigos se vem a falla. Se as razões da consulta deste conselho são leves com poucas palavras lhe poderão responder os deputados"[1368]. Porém, em quatro pontos falhava a Companhia : não tinha organizado mais do que um comboio com os 18 navios de obrigação, sendo muitos deles fretados. Significava, por isso, que o intuito de com a esquadra da Companhia ter o Reino à disposição navios de força estava por cumprir; faltavam os géneros no Brasil; rareavam os navios em trânsito, devido à irregularidade dos comboios[1369].

Irregularidade dos comboios: razão para os dividendos do monopólio e das receitas das avarias não cobrirem as despesas. Sem receitas não havia maneira de montar duas esquadras anuais. Um círculo vicioso. Um defeito para se alastrar a várias frentes, colocando o monopólio dos quatro géneros em debate. As cortes de 1653-54 empolaram as acusações à Companhia

---

[1366] - D. Grant Smith, apesar de considerar que a inêxistência de um consulado fragilizava a acção política da classe mercantil, reconhece que a Companhia proporcionou ao grupo de Lisboa uma projecção política (*The Merchantile Class of Lisbon...*, p.161 e 169). No entanto, há a acrescentar que a Junta obteve essa dignidade no período joanino. Era uma relação mais pessoal do que institucional o que permitia a proximidade dos deputados ao poder político.

[1367] - AHU, *Baía*, 1387

[1368] - AHU, *Baía*, nº 1407.

[1369] - AHU, *Baía*, 1407. Publicado em Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, vol. 3, nº8, p.331.

apelando, simultaneamente, a uma oportuna intervenção da Coroa na libertação do Recife, no momento em que o inimigo se encontrava estrangulado por um conflito com uma das maiores potências marítimas, a Inglaterra. Mais uma vez, a história de Companhia ficaria irremediavelmente ligada ao destino de Pernambuco. A intervenção bem sucedida na guerra permitiu a salvação da empresa ao cerco erguido pelas cortes de 1653-54, preservando-se o mais importante dos seus estatutos até à morte de D. João IV - apesar dos genoveses e dos receios ventilados de haver simpatias por Castela entre os seus deputados. Mas a manobra militar não seria, decerto, inocente. Estaria preparada e alguma coisa devia ao clima de crispação dominante no Reino. Compreender este episódio, desencadeado no Recife em 1654, pede que se questione em que medida o monopólio, controlado por escassos comboios, mal perfazendo a anuidade, interferia nos equilibrios portuários do reino e nos níveis de consumo de bens essenciais no Brasil. Pede, em suma, que se esclareça o âmago das críticas à companhia.

3- O monopólio

3.1-As oposições

Conforme ficara consagrado nos estatutos, à Companhia, prestadora de um serviço ao bem comum, assistia o direito de alcançar lucros. A concessão do monopólio dos quatro géneros - farinha, azeite, vinho e bacalhau - , mais do que as avarias do comboio, atendia a esse propósito. As remessas destes bens essenciais para o Brasil desafiariam as estruturas administrativas da empresa para reunir quantias consideráveis de mercadorias que, até 1649, circulavam embarcadas numa navegação dispersa, à custa da intervenção de centenas de operadores. O tráfico centralizado de géneros básicos era tópico passível de contenda, vendo nele o marquês de Niza campo fértil para os deputados se apropriarem de um projecto tão caro à monarquia. Entre comerciantes de vulto, cristãos-novos, como Manuel Fernandes Vila Real, qualquer companhia monopolista era conotada com o empobrecimento da República[1370]. O Comércio, corporizado na Companhia, não tinha a mesma visão do problema. Por muito exigente que fosse a rede de agentes indispensável para provisão do território brasileiro, o monopólio constituía

[1370] - Ver Parte II, Capítulo I.

uma das conquistas mais valiosas das movimentações políticas do ano de 1648.

Havendo a certeza de apenas dois comboios por ano, impunha-se a expedição de elevadas quantidades de bens alimentares. Os meios de intervenção nos mercados destes géneros, a envolver volumosas transacções, não seriam completamente estranhos ao grupo dos primeiros deputados, familiarizados com os circuitos dos cereais e vinho para provimento das tropas de fronteira. Lembremos que muitos deles acumulavam a sua participação na Companhia à arrematação de assentos deste teor. No entanto, talvez até por essa sobreposição de exigências, a preparação de cada armada e o volume das cargas eram causa de perturbações nos mercados de bens essenciais às populações. Dizia-se que, por constituírem os principais operadores no mercado, os deputados, a Junta, a Bolsa da Companhia, tinham condições, de facto, para pressionarem os preços para níveis compensadores, ficando os produtores desprovidos das "utilidades da propria negociação de cujos avanços sustentavão suas familias (...) cultivão agora para utilidade de quatro homens particulares (em alusão a quatro dos principais deputados)"[1371].

Se a questão da manipulação do mercado do trigo seria abordada nas cortes, após cerca de quatro anos de existência da Companhia, logo no ano de 1651, havendo a experiência de apenas dois comboios, as câmaras do Reino representaram a D. João IV o problema mais preocupante da falta de pão, "depois que ouve os assentos para as fronteiras e que se tomou trigo pela Companhia do Comercio para provimento do Brasil"[1372]. Nesta inquietação, a Câmara de Lisboa fazia coro com o Reino, chegando a apelidar os deputados de atravessadores e recusando abrir as portas do Terreiro do Trigo. D. João IV soube acalmar os ânimos, emitindo um decreto em 2 de Dezembro de 1651, ao Conselho da Fazenda, para autorizar o desvio de metade do pão vindo de fora para aquele fim[1373]. Medida aplaudida pelo Senado, pois já em consulta de 10 de Novembro, sobre os cinco possíveis meios de remediar a escassez de pão na cidade, considerou que "o quinto meio de se ordenar aos assentistas e aos da Companhia se provejam nas ilhas e de fora do Reino parece que é remédio santíssimo porque daqui nos vem todos os males (...) A carestia e preços excessivos que hoje padecemos, depois que há estes contratos, causados que

---

[1371] - Exposição de António Barbosa Bacelar, em nome dos procuradores do Reino, nas cortes de 1653-54: AHU, *Baía*, nº 1485.
[1372] - ANTT, *Ministério do Reino*, L.163, fl. 146.
[1373] - *Ibidem*.

estes contratadores, à sombra de seus contratos e do braço real, põem sua maior ganância em atravessarem e fazerem estanque de todos os mantimentos que Deus nos dá e, fechando-os, fazem fomes para venderem por grandes preços"[1374]. A escassez resultava de manipulações pouco transparentes. A título de se arrecadarem quantias avolumadas para abastecer o Brasil e as fronteiras, os assentistas e deputados apenas açambarcavam os bens para os revender em momentos de maior aperto, a preços exorbitantes, acusava a câmara de Lisboa. O monarca procurou remédio na promulgação de um Decreto, de 19 de Dezembro de 1652, que concedia licença, "sem embargo das capitulações da Companhia Geral", para partirem dos Açores três navios por ano, com cargas não superiores a 2 000 arrobas de farinha e 400 pipas de vinho[1375].

Para os poderes locais, excêntricos à capital, a estes males somava-se a concentração do tráfico e tráfego em Lisboa, desviando-se das alfândegas um dos fluxos mais rentáveis, como era a descarga de açúcar e sua capacidade de atrair a navegação estrangeira. Uma das repercussões da Companhia que não estaria prevista no momento da sua instituição, pois a escolta apoiaria, no retorno, uma navegação dirigida a cada um dos principais portos de tráfico nortenhos. Nas cortes de 1653-54, numa representação dos Povos para que fosse abolida a Companhia, lembra-se o Poder Central em quanto a décima dependia das alfândegas, cujas receitas se estiolavam por, na prática, se verificar uma polarização dos fluxos em Lisboa, não se esforçando a armada de escolta por regressar na rota do paralelo 40, de forma a comboiar os navios destinados aos portos de Entre Douro e Minho[1376]. O resultado estaria à vista: os navios descarregavam em Lisboa. Com a costa infestada de piratas, tornava-se preferível evitar a saída do açúcar da cidade. Dessa centralização se ressentiam as alfândegas. Argumentos parecidos haviam sido adiantados, em tempos, por gente do Porto, enquanto decorria o assento de Pedro de Baeça em 1638. Veio depois a esclarecer-se que não passava da manifestação de invejas entre grandes mercadores. Pedro de Baeça acusou Duarte da Silva de usar o seu correspondente no Porto, Manuel Fernandes de Morais, para levantar a polémica. Agora, os protestos seriam, contudo, menos falaciosos, embora não inteiramente confessados nesta argumentação.

[1374] - Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos...*, Vol. V, Lisboa, 1891, p.330.
[1375] - V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval...*, vol I, p. 120.
[1376] - ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 1146.

As receitas no Porto diminuíram para 5 153 650 réis em 1650[1377]. Em 1651, subiram para 11 770 700 réis, recuperação que nada deveu ao tráfico brasileiro, faltando o regresso de um comboio neste ano[1378]. Desafortunadamente, o Livro de Redízima de 1652 está perdido. Essencial para esclarecer definitivamente o problema, por nesse ano entrar no Reino a frota enviada no final de 1651 e não haver a interferência da acção de Blake. Em 1653, a receita saldou-se por 15 818 514 réis, compreendendo apenas 3 242 008 réis de dízima incidente em navios de Pernambuco[1379]. Portanto, a ideia veiculada de uma agonia portuária decorrente da falta de produtos coloniais que atraísse os navios do norte da Europa teria apenas fundamento na percepção da quebra das receitas com origem no açúcar, tabaco e coiros. Ainda assim, a alfândega do Porto traça uma recuperação que coloca o ano de 1650 em níveis excepcionalmente baixos e que devem ser explicados pelo contexto politico-diplomático particular. Portanto, a irritação latente nos portos do Reino, tendo nas cortes o forum adequado, prendia-se mais com a questão do monopólio, em si, que nas repercussões da Companhia na polarização do tráfego em Lisboa. Por isso, debateram os Povos o problema crucial do estanco dos quatro géneros.

Com semelhante prerrogativa retirava a Companhia o sustento a muitos pequenos traficantes, "impossibilitados de vender os três frutos principais do Reino e de os poderem embarcar para o Brazil como dantes fazião, ainda que os não tratassem por mercancia, usando livremente dos fructos que Deos lhes dava para com o retorno acodirem ao governo de suas casas e familias"[1380]. Lamentações deste cariz configuram a permeabilidade entre comerciantes e produtores, gente com raízes no mundo rural, expedindo pequenas quantidades de géneros alimentares na mira de parcas caixas de açúcar, cuja revenda ajudava a equilibrar os orçamentos domésticos. Estratégias compatíveis com a dispersão do tráfego, como ficou ilustrado pelos *Livros de Redízima* na década de 40, onde, ao lado de uma pequena elite, dominando mais de metade do tráfico de açúcar, surgia uma multidão de pequenos agentes, muitos esporádicos, dizimando uma a duas caixas, evidência de como estas transacções não definem uma ocupação especializada. Participações episódicas no negócio colonial, compatíveis com

---

[1377] - AHDP, *Cabido da Sé*, Livro de Portagens e Redízimo, L.128.
[1378] - *Ibidem*, L.129.
[1379] - *Ibidem*, L.132
[1380] - ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 1146.

uma descentralização das comunicações, por isso pouco consentâneas com um regime de monopólio concedido a uma sociedade anónima de capitais. Para estes pequenos traficantes de ocasião, participar dos lucros da venda de modestas quantidades teria implicado a sua transformação em accionistas. Um esforço financeiro a que muitos não estariam receptivos, carecendo de longa espera para ser capitalizado. Para outros nem sequer seriam inteligíveis semelhantes modalidades empresariais. Ainda assim, valia-lhes a irregularidade dos comboios e a possibilidade de esconder a fuga ao monopólio nos mantimentos destinados à companha dos navios, traficâncias do agrado dos mestres de navios ou feitas sob a sua cobertura. Ouvindo os protestos dos deputados, cientes desta navegação solta sem licenças, o monarca ordenou ao Conselho Ultramarino que promulgasse um decreto no sentido de serem impostas multas pecuniárias aos mestres que carregassem os quatro géneros em mais do que o indispensável para a viagem. O Conselho considerou prudente que a Companhia apresentasse uma lista das quantidades consideradas honestas por cada escalão de tonelagem[1381]. Partidas com a intenção de aportar em Angola, por sua vez, davam bom pretexto para um tráfico mais avultado. Dois navios de Viana e um do Faial avistariam a Bahia em 1655 com cargas de vinho e farinhas, com a justificação de aí arribarem inadvertidamente, tendo Angola como destino. Os administradores locais da Companhia não perderam tempo. Arrematataram toda a carga para posterior revenda. Negócio promissor para ambas as partes, pois nesse mês de Janeiro de 1655 havia mais de um ano que não chegava a frota do Reino[1382].

A navegação dispersa, que sempre caracterizara as rotas brasileiras, apelava a uma equiparável dispersão social do tráfico, quando o risco era tolerável. A década de quarenta, até 1647, apresentara-se convidativa a este ressurgimento dos pequenos operadores, agora marginalizados por uma Companhia monopolista. Pelas suas raízes rurais, como ventilam os Procurados dos Povos, era natural que se servissem dos portos onde a produção destes géneros tinha escoamento. No entanto, os protestos contra a Companhia estão longe de ser a expressão de burguesias locais em concorrência com a burguesia lisboeta, totalmente cúmplice da empresa. A oposição não deve ser lida nesses moldes, dando-lhe um pendor regionalista. Também a capital, nos capítulos especiais das Cortes, expressou o seu agravo naquilo que mais melindrava a vereação, ciosa do abastecimento da cidade em

[1381] - AHU, *Baia*, nº 1497, Consulta de 17 de Julho de 1653.
[1382] - AHU, *Baia*, nº 1591.

bens essenciais. Lisboa, tal como Viana, Aveiro ou o Porto, reclamou que se retirasse o estanco dos quatro géneros à Companhia[1383].

A oposição explica-se melhor por uma contradição entre grandes e pequenos comerciantes, entre os que traficavam inseridos em redes exclusivamente nacionais e mais dependentes destes géneros do Reino, e os que se movimentavam em redes internacionais, para quem o estanco pouco afligia, voltando a sua atenção para mercadorias ricas, como eram os têxteis, o cobre ou o ferro. Entre estes, aliás, houve quem entrasse na Companhia, com cargos de administradores e tesoureiros no Porto, como foram Nicolau Carvalho ou Henrique Fernandes Mendes. Observando a pujança dos negócios de um Francisco de Barros ou de um Policarpo de Oliveira, a quem pouco interessava o vinho, a farinha ou o azeite, a Companhia era apenas uma forma de agravar custos de protecção, bem compensados pela irregularidade do comboio e sua repercussão na subida dos preços dos bens exportados. Para o bacalhau, a comunidade inglesa permanecia intocável no seu papel de principal intermediária. Este é o retrato fornecido pelos *Livros de Redízima* da cidade do Porto.

Deste fundo documental, do núcleo respeitante à cobrança de portagens, incidente em mercadorias saídas do Douro, merecem ser individualizados os navios despachados para o Brasil, recordando que só os de 1653, 1655 e 1656 se inseriram num comboio e que estão em falta os livros do ano de 1651 e de 1654[1384]. Importa avaliar as quantidades de mercadorias embarcadas pela Companhia Geral através dos seus administradores no Porto, sendo até 1652 Nicolau Carvalho e, depois, Henrique Fernandes Mendes. O objectivo, porém, esbarra com dificuldades inultrapassáveis para a farinha, bacalhau e azeite, não sendo regulares os contentores. Para a farinha e bacalhau referem-se quartos, quarteirolas, sesteirolas, desconhecendo-se em quantos alqueires se traduz cada tipo de contentor. O mesmo se pode dizer para o azeite, sendo embalado em barris de capacidade imprecisa. Por fim, o vinho tem a pipa como contentor padronizado, com aproximadamente 20-25 almudes. Indiferente, porém, esta indefinição, pois o futuro confronto destes dados com o que as autoridades brasileiras reclamavam ser imprescindível ao sustento da terra pauta-se por um número de pipas e não de almudes. A tabela seguinte procura um compromisso com estas falhas de informação, aparecendo "sim" e "não" como indicação grosseira do quanto se terá

[1383] - ANTT, *Cortes*, vol. XV, cap. de Lisboa, fl. 181.
[1384] - AHDP, *Cabido da Sé*, "Livros de Portagem e Redízima", L. 127, 131, 133, 136 e 139.

preocupado a Companhia Geral em embarcar pelo Douro os géneros do estanco.

Carregamentos da Companhia Geral em navios do Porto					
Tráfego para o Brasil	1650	1652	1653	1655	1656
Total navios despachados	4	7	18	1212	20
navios carregados pela Compª	2	5	5	3	1
Vinho (pipas)	284	150	não	não	não
farinha	não	sim	sim	sim	não
azeite (barris)	não	não	119	não	100
bacalhau	não	sim	sim	sim	não

Constata-se, assim, que, no recurso a uma navegação solta, a Companhia garantiu o transporte de géneros do monopólio, dando particular consideração ao vinho do reino. Pelo contrário, quando houve comboio, a mercadoria seria obtida na Madeira. Concretamente, o Regimento de Francisco de Brito Freire ordenava a paragem no arquipélago para as cargas de vinho da Companhia[1385], comprovando em quanto dependia o seu negócio da produção madeirense. Desta forma se pode interpretar a fraca contribuição de navios desaferrados no Porto nos anos em que a empresa tentou cumprir a escolta.

Além de Henrique Fernandes Mendes, carregando como administrador e por conta própria, outros operadores utilizaram estes navios. Mas as cargas embarcadas não compreenderam os quatro géneros e assentaram noutra gama de bens como sejam fazendas, sebo, ferro, breu ou sacas de lã que, aliás, também interessaram a Companhia, colocando-as nos escassos navios inseridos nas frotas de 1655 e de 1656. Os outros produtos, manipulados em maioria pelos demais agentes do Porto, não permitem uma capaz caracterização do grupo ou, sequer, respectiva hierarquização, por faltar uma unidade aferidora. A natureza diversificada dos contentores impede uma análise detalhada, sendo apenas possível supor uma crescente concentração social do tráfico através da razão entre o número de indivíduos tributados e o número de navios despachados. Assim, nas imediações da fundação da Companhia, encontra-se a razão de 7,5 para os dados de 1650; 5,6, para o ano de 1653 e 3,8 para o ano de 1656.

[1385] - B.Ajuda, 51-VIII-42, fl. 118-120.

Se os cálculos são significativos, o monopólio foi, na verdade, fazendo a triagem dos operadores do Porto, sobrevivendo aqueles que tinham condições para intervir num tráfico baseado em produtos de alto valor por unidade, fossem ou não accionistas da Companhia. Um processo que teria os seus reflexos na escassez dos géneros alimentares na colónia. Não era só a irregularidade do comboio que o ocasionava. A interferência da empresa no perfil dos comerciantes, erradicando todos os que se limitavam ao pequeno comércio, dava novos motivos para as autoridades brasileiras brandirem contra a inoperância da Companhia em os substituir. Os comboios só excepcionalmente se avistavam no horizonte e, quando chegavam, vinham pobremente fornecidos. Se as informações da tabela são fiáveis, a Companhia não só descuidava os quatro géneros como gastava esforços para expedir cargas de outra natureza.

O desrespeito pelo calendário dos comboios transferia para o Brasil as acusações à Companhia. Em causa voltava a estar a suspeita de que com a escassez propositada se manipulavam melhor os preços, mas os danos eram aqui agravados pelo facto da manutenção dos presídios depender das imposições sobre o vinho importado[1386]. A proibição de aguardente de cana, uma das receitas adicionais dos senhores de engenho, em nada se prende com a instituição da Companhia, embora nos seus estatutos se recordasse a interdição. Coube a António Teles da Silva, em 1646, promover as medidas convenientes a eliminar as transacções de aguardente e vinho de mel, reconhecendo neste subproduto do açúcar um dos entraves ao escoamento do vinho chegado em navios do Reino, com nefandas repercussões nas receitas camarárias e único efeito consignado aos presídios. Terá havido consenso entre os principais da terra, senhores de engenho incluídos[1387]. Em 1649, a Companhia achou por bem que o Conselho Ultramarino providenciasse os despachos para o cumprimento destas medidas, mas o tribunal resolve fazer eco dos incómodos entretanto sentidos por senhores de engenho que se indignaram contra tal medida, pois para dar de beber aos seus escravos teriam de comprar vinho. Além disso, as medidas preconizadas por António Teles circunscreviam-se à Bahia, querendo agora a Companhia que fossem extensivas a todo o Estado do Brasil. No Conselho estaria Salvador Correia de Sá, senhor com engenho no Rio de Janeiro... Alcançou-se um consenso,

---

[1386] - José Gonçalves Salvador, *Os Cristãos-Novos e o Comércio no Atlântico Meridional...*, p. 20.
[1387] - AHU, *Cons. Ult.*, cod. 14, fl. 12v°.

estes contratos da fazenda retiravam-se do negócio. Rareando os navios, não havia saca de açúcar. O Conde da Atouguia, governador do Brasil, apoiou os protestos de Pernambuco, recordando a experiência da Bahia. Enviou um parecer favorável à concessão de licenças para partirem alguns navios à margem das frotas no decurso de cada ano, "porque na bahia fizeram o mesmo por argumento de fazenda Real de V. majde (...) e sem embargo de estarem já rematados ouue pessoa que abrio o lanso e os acresceo a vinte e oito mil cruzados"[1402]. Da escassez nos abastecimentos em géneros básicos, os protestos da colónia estendiam-se a outras consequências dos comboios na vida administrativa e financeira local. Parece haver toda uma lógica empresarial e financeira pouco conforme a uma concentração do tráfego que, a serem observados os estatutos, teria lugar em duas épocas do ano. Acresce a esta distorção, perturbadora de uma ordem fundada num século de colonização dependente de um tráfego regular, o facto da Companhia mal prover uma frota anual, não deixando, no entanto, de pedir um preço tabelado para o açúcar, evitando que os custos da sua ineficiência revertessem em seu desfavor.

3.2 - A rendição do Recife e a junta de reforma da Companhia

A Companhia perturbou a muitos níveis as articulações entre o Reino e o Brasil. À irregularidade dos comboios associou-se, na opinião dos seus delatores, o interesse em reduzir as quantidades de bens estancados. Tornou-se lugar comum considerar que os deputados da Junta tratavam de se enriquecer "*particularmente* com ruina do bem comum"[1403]; uma inevitável ruína, mercê de um contrato "a requerimento de alguns homens de negocio interessados na remissão do fisco que com o pretexto do bem comum E apparencia de facilidades imaginadas tratarão da conveniencia propria em prejuizo da utilidade universal", declararia António Barbosa Bacelar em nome dos procuradores do Reino, a ter audiência nas cortes[1404]. Pela primeira vez, neste clima hostil, se conotava a praxis da Companhia ao interesse específico dos cristãos novos. Uma mensagem mais fácil de passar do que todas as outras apenas sustentadas na enumeração dos custos resultantes da sua

[1402] - AHU, *Pernambuco*, caixa 5, doc. 19 de Novembro de 1655.
[1403] - B.Ajuda, 50-V-35, f. 130 e ss.
[1404] - AHU, *Baía*, nº1485.

inoperância, escarnecendo-se a empresa com designações insultuosas: "companhia de extinção do comercio e asolação do reino e Brasil"; obra de uns "barbaros" que fizeram uma "companhia de estanque e proibição de fome e sede". Observações despudoradas em documentação oficial, apreciada pelo Conselho Ultramarino, da lavra de Tomé Pinheiro da Veiga, procurador da Coroa e um dos subscritores dos estatutos[1405].

Visões depreciativas, a reflectir a agitação geral e para ter nas Cortes de 1653-54 um local propício à sua escuta pelo monarca. Aqui manifestaram o reino e o Brasil a sua aversão a uma companhia monopolista. Alegou-se a quebra das receitas alfandegárias, ameaçando-se com o incumprimento da décima. Falou-se da míngua de bens alimentares. Mas pediu-se a D. João IV que reunisse os esforços adequados à capitulação do Recife, alcançando esta súplica imediato deferimento do monarca[1406]. Ora tanto a Companhia como o Conselho Ultramarino dispensaram particular atenção a Pernambuco. A hipótese de uma intervenção directa, a cargo da Companhia, não estaria claramente enunciada nos seus estatutos, embora se previsse a possibilidade da vitória dos revoltosos levar à redução da armada de escolta. Até o comboio de 1653 desaferrar, aquela parcela da colónia ocupada foi apoiada por navios soltos que a própria empresa se encarregou de fretar, utilizando caravelas e negando a utilidade do sistema subjacente à sua fundação. Destes contactos, fornecendo parcas quantidades de sustento à soldadesca e à população, se alimentava uma guerra morna, com um desfecho sucessivamente adiado. As Cortes de 1653, porém, atearam o fogo, alvejando a Companhia e pedindo uma oportuna intervenção da Coroa, no momento em que o inimigo holandês estava fragilizado por uma guerra contra a Inglaterra.

As narrativas oficiais calam a conivência de D. João IV com o sucedido em Janeiro de 1654, quando o terceiro comboio avistou o Recife. Diogo Lopes Santiago põe na boca do general e do almirante os receios que teriam em auxiliar os revoltosos, simulando o seu desejo de não contrariarem as vias diplomáticas[1407]. Mas a decisão de Pedro Jaques de Magalhães e de Francisco de Brito Freire não foi gratuita, como bem intuiu Boxer[1408]. O monarca instruiu os responsáveis da Junta dos deputados para usarem do aparato

---

[1405] - AHU, *Baía*, nº 1557.

[1406] - ANTT, *Cortes*, Vol. XV, cap. 30.

[1407] - Diogo Lopes Santiago, *História da Guerra da Pernambuco e feitos memoráveis dos mestre de campo João Fernandes Vieira, herói digno de eterna memória, primeiro aclamador da guerra*, ed. Leonardo Dantas Silva, recife, 1984, p. 576.

[1408] - Ch. Boxer, *The Recovery of Pernambuco (1645-1654)*, sep. *Atlanta*, vol. 2, nº1, Janeiro de 1954, p.14

militar, como se confirma por indicação explícita numa carta de mercê de hábito da Ordem de Cristo a João de Brito Freire, enteado de Luís da Fonseca, secretário da Companhia, segundo a qual, com muito segredo, levara a armada do terceiro comboio "ordem para assistir na empresa da recuperação de Pernambuco"[1409]. Uma excelente solução para a crítica conjuntura vivida pela empresa. Nas circunstâncias de 1653, a rendição do Recife tanto seria ideal para o Rei como para a Companhia, e os seus dirigentes saberiam que ambas as partes retirariam daí importantes dividendos políticos. Regressaram a Lisboa com o troféu da rendição. Estando fresca a memória deste feito, com repercussões diplomáticas, contudo, desastrosas, o escárnio de Tomé Pinheiro da Veiga mereceu a resposta acintosa: "Esta companhia, que tantos males tem feito, tomou pernambuco sem me custar hum vintem, couza que el rei de castela desejou tanto e gastou muito sem nenhum fruito, porque eu dava aos hollandeses perto de seis milhoins", escrito, contudo, numa caligrafia não habitual nos despachos de D. João IV...[1410]. No aparelho do Estado, do grupo inicial dos mentores da Companhia, o Rei, Pedro Fernandes Monteiro e o Conde de Odemira mantiveram-se fiéis ao projecto.

Em 1654, contudo, estudou-se a revisão dos estatutos, desejando-se ir ao encontro do pedido em Cortes. Fernandes Monteiro quis desmontar todas as acusações que ali tiveram forum. Num dos capítulos gerais insistira-se na extinção da Companhia, dando-a como causa da ruína do estado do Brasil e perdição do comércio de que o reino se sustentava, "assi pelo estanco (...) como por se tirar a liberdade aos vassalos de navegar como sempre fizeram em razão do comboy", conforme em vários papeis se havia já, antes das cortes, feito chegar ao conhecimento do monarca. O capítulo mereceu como resposta que a matéria era de muita consideração e recorrente entre os Povos, em especial dos da Madeira, Bahia, cidades e vilas portos de mar do reino, bem como da "cidade de Lisboa e tribunais"[1411]. Propunha-se o monarca debruçar-se sobre o assunto.

Em Outubro desse ano foi criada uma junta para reavaliar os estatutos e cogitar a mais conveniente remodelação, processo que incidiria, naturalmente, num estudo da viabilidade económica sem a prerrogativa do monopólio, produzindo a mais preciosa documentação sobre a empresa[1412]. A

[1409] - Fernanda Olival, *Honra, Mercê e Venalidade...*, p. 309.
[1410] - AHU, *Baía*, nº1557.
[1411] - ANTT, *Cortes*, Vol. XV, cap. 39.
[1412] - B.Ajuda, 50-V-35, f.119 e ss, f.130 e ss.

primeira notícia sobre as futuras funções deste organismo *ad hoc* provém de um escrito de 14 de Fevereiro de 1654 onde se apontava a Companhia por não fornecer os livros e papéis para consulta de ministros dos tribunais régios. Para se coligir informação sobre as finanças da Companhia, e contabilizar os custos da perda do monopólio, fora requerido a Luís da Fonseca a escrita da empresa ao que este secretário e tesoureiro se esquivara, alegando "que hum dos papeis e livros que se pedem se estão já copiando e outros se estão fazendo". Uma resposta negativa, para muito surpreender os que procuravam realizar a auditoria. À cabeça suspeitou-se de malícia, de fraude, primeiro porque os ministros de Sua Majestade deveriam lidar com os originais. Cópias seriam sempre passíveis de erro ou de alterações com dolo. Segundo, porque fora solicitado à Companhia a escrita existente e não a que ainda haveria de se produzir. Aliás, esta escusa muito indignou os auditores, pois de uma companhia esperava-se uma contabilidade organizada[1413]...

Dar seguimento aos protestos proclamados nas cortes exigia, para encetar o processo, avaliar as contas da empresa. Em causa iria estar a sua viabilidade sem o monopólio. O intuito do monarca era acalmar os ânimos, remodelando alguma coisa dos estatutos, mas tocar no essencial só seria admitido se a escolta fosse mantida. Ora a Companhia sempre alegou ser o estanco dos quatro géneros o principal dos seus efeitos. Donde, só depois de uma auditoria, estaria o rei disposto a ceder à anulação do monopólio. Até estar criada a junta, emitindo um extenso parecer favorável à concessão de uma indemnização à Companhia, adiante analisada, o Conselho de Estado, reunido em 8 de Abril de 1654, explana importantes considerações suportadas em consultas à Companhia e na auscultação de "homens de negocio inteligentes, zelosos e ricos, e mais delles interesados (leia-se, accionistas) na mesma Companhia". Na verdade, seriam muitos dos cristãos novos "condenados" a investir, pois a dado passo, entre o rosário já conhecido de acusações, relembrava-se que mais grave do que não lucrarem com seus capitais, foi "padecerem os mesmos interessados grandissimo detrimento de honra indo pello reino ministros com autoridade Real a especular a raça hebrea a muitos homens bem reputados para os obrigar a entrarem nesta Companhia contra suas vontades". Alguém para desacreditar os papéis apresentados pela Companhia, querendo desmerecer os lucros obtidos com o monopólio, dizendo que "sobre tantas experiencias de sinco annos insitir em

[1413] - ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 1146, fl. 400.

conservar tal estanque ou he ir atrás de porfia ou fechar os olhos a luz da razão", citando os Conselheiros de Estado o suposto juízo de grandes accionistas[1414].

Nos papéis estudados por aquele tribunal em Abril de 1654, teria a empresa feito valer o monopólio como principal fonte de receita insistindo, até, que seria a melhor forma de satisfazer o Brasil e o Reino, pois sem a companhia navegariam estes géneros desprotegidos ou em frotas *informais* sempre passíveis de corromper os alimentos por carecerem de um calendário rigoroso. O argumento era cocho e os ministros deram-lhe a volta. Se a concentração do tráfego punha em causa o estado das mercadorias, o mesmo se verificaria com as frotas da Companhia. Se, pelo contrário, para garantir a sua conservação, a Companhia sustentava uma navegação solta, como realmente fazia, nada coibia os particulares de lhe seguir as pisadas e extinguir-se o sistema do comboio.

Embora chorando rendimentos aquém das expectativas, e assim se desculparem os administradores da irregularidade dos comboios, também admitiam só ter provido o Brasil apenas com 13 880 pipas de vinho, nos três comboios já efectivados, o que perfazia menos de 2600 por ano, quando todo o Estado pedia 7 500. Ainda assim, mesmo lidando com um fluxo minguado, e caso o futuro lhe reservasse operar sem o estanco, à Companhia importava sublinhar os lucros auferidos, lembrando os prejuízos da frota regressada em 1650, querendo com isso alertar para a elevada rentabilidade em anos menos atribulados, na mira de inflacionar as indemnizações. Para o Conselho de Estado, inversa era a lógica. As operações mercantis teriam de ser contabilizadas prevendo um risco, deveras real, como o provava o ano de 1650, e o balanço das contas teria de incluir todos os anos. Ainda assim, o tribunal, representando isenção, apenas considerou os fluxos de exportação do ano de 1649, "anno verdadeiramente feliz por estar o Brasil auia muito tempo sem provimento". Conforme o livro da Companhia, nos 47 navios onde carregou os géneros estancados, ganhou "como assima fica demonstrado a sincoenta por cento, de que ainda se devem abater as comissoens ou salarios de seus comissarios". Atendendo a uma certidão dos homens de negocio, sabia-se fazerem a conta dos lucros a 30%, de um ano para o outro. Faltaria descontar os prémios de seguro. Em suma, a via escolhida pelo Conselho de Estado foi demonstrar a excepcionalidade das receitas das exportações do ano

[1414] - B. Ajuda, 50-V-35, fl. 130 e ss.

de 1649, colocando os lucros médios em 20%, para assim diminuir a indemnização e chegar aos Povos que se queixavam de serem marginalizados num tráfico que, para o pequeno negociante, era afinal, prometedor de bons "avanços": por tão pouco ganhar a empresa, não valia o sacrifício do Reino e preferível seria retirar o monopólio contra o pagamento de uma soma, definida mais ou menos arbitrariamente em 70 000 cruzados[1415].

Reflexões importantes para o monarca ceder em certos aspectos. Das cortes saía, assim, como resposta imediata, um alvará datado de 7 de Agosto de 1654, terminando com a obrigação de se seguir em frota, desde que os navios não levassem géneros estancados. Uma concessão fácil e do agrado de gente de consideração. Francisco de Brito Freire, ecoando a impressão geral nos meios marítimos sobre os riscos da concentração em Lisboa para seguir em frota, defendeu, em parecer de 2 de Setembro de 1654, que em breve a pirataria holandesa se desmotivaria do saque aos navios. No seu entender, tais navios "com suas costumadas fazendas sem importancia", demonstrariam ao inimigo que "sair-lhes há mayor a despeza que o proveito, e deixarão de infestar os mares"[1416]. Mas o comboio prevalecia intacto no troço de regresso[1417]. Uma cedência, a não dispensar uma análise aturada para se enveredar por medidas mais gravosas à Companhia, pedidas também em cortes, no sentido de lhe ser retirado o monopólio.

Meses mais tarde, em 30 de Outubro de 1654, um decreto criaria uma junta de reforma, "para que possam cessar as queixas dos vassalos", integrando o Conde de Castelo Melhor, "pellas noticias com que de presente se acha nas couzas do Brazil"; Salvador Correia de Sá, "pela pratica antiga e moderna que tem daquele Estado" e dois representantes da Companhia a indigitar pelos administradores[1418]. O veredicto seria implacável: não só se deveria retirar o estanco como extinguir a Companhia, substituindo-a por um regime de frotas superintendidas por um Almirantado, a exemplo espanhol. Para chegar a esta conclusão, a Junta sumariou as múltiplas lamúrias que, depois das Cortes, continuavam a circular pelo Reino. Viana havia feito chegar comprovativos de como, não tendo comércio, se despovoava a vila e termo. Faltavam já 700 fogos, hipotecando a repartição da décima, lembrando que, conforme definido em Cortes, só cumpririam esta imposição fiscal se fosse

---

[1415] - *Ibidem.*
[1416] - Francisco de Brito Freire, "Sobre o Bom Governo e Guerra do Brazil", em Eduardo Brazão, *Alguns Documentos da Biblioteca da Ajuda sobre a Restauração,* Lisboa, 1940, pp. 53-60, p. 57.
[1417] - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. VII, p. 323.
[1418] - ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 1146, fl. 88.

reformada a Companhia. Foi mais longe. Pela ruína da região negava-se a pagar o cabeção das sisas. Do Porto e do Cabido da Sé, cujo redízimo dependia da alfândega, a chantagem foi idêntica: o monopólio estiolava as receitas aduaneiras, tornando incomportável o encargo da décima. A junta concluiria que a Companhia fracturava o reino. De um lado os Três Estado, todos os Tribunais e Conselhos; do outro a Companhia (com poderosos aliados) "que parece querer pezar tanto como tudo o mais"[1419]. Por isso se adoçam as palavras, convidando-se o monarca a servir-se dos talentos e fidelidade dos deputados de outro modo, "porque aqui não se reprovão as pessoas, senão o modo da Companhia"[1420].

Para a junta, não servia evocar as semelhanças entre o projecto dos comboios escoltados por uma empresa privada e a experiência das companhias do Norte da Europa, pois foram instituídas para conquistar "nossas terras", sendo úteis por dar às suas gentes o que não possuíam. Assim seria para Portugal, se a companhia tivesse sido criada para conquistar as Índias de Castela "ou outra terra de inimigos". A sua natureza defensiva, custeada por um monopólio, só retirava aos "Portuguezes o que tinhão e do que vivião". Admitiu-se, no entanto, que a escolta era necessária e a argumentação mais importante desenvolve-se no sentido de encontrar o consenso para uma indemnização. Repega-se nos 70 000 cruzados já avançados no Conselho de Estado, mas aparenta-se benevolência, sugerindo-se que para o monarca fazer "merce por superabundancia de graça", se concedessem 120 000, contentando os Povos e a Companhia. Vale dizer que se chegou a reconhecer ter sido a empresa fundada com "tão erradas contas que nunca terá o necessario". Justifica-se a soma equiparando-a a três vezes o rendimento médio obtido no estanque, "conforme o que consta do livro da Companhia". Um cálculo irrefutável à luz da documentação disponível, pois ou estava "errado o livro (o que não soara bem)" ou mostrassem os deputados os outros papéis, sem dolo, como sempre a junta exigira. Aliás, tal como este organismo, também a maior parte dos accionistas sempre reclamou por não lhe serem prestadas contas, "sem verem conta nem livro de rezão", não cuidando os deputados de pagar dividendos: "não há seguro para com Deos nem politico para com o mundo desprezar as vozes de todos e abraçar a opinião de seis ou oito mercadores, posto que bem intençionados"[1421].

[1419] - B.Ajuda, 50-V-35, fl. 112 e ss.
[1420] - *Ibidem.*
[1421] - *Ibidem.*

No final do parecer da junta de reforma consta, singularizado, o voto do Conde de Odemira. Suspeita-se que, tal como Pedro Fernandes Monteiro, fora indigitado pelos deputados da Companhia para integrar o organismo. Ambos se inclinam para o lado da empresa, embora com discurso de diferente teor. Ao Conde preocupava a reputação da monarquia se fosse extinta a Companhia, tendo sido uma iniciativa do agrado "dos nossos afeiçoados" da Europa e de fundação recente. As coisas não estariam "ainda em estado tão desesperado que se lhe não possa dar algum remedio que satisfaça a ambas as partes". Pugna pelas indemnização de 120 000 cruzados e considera obrigatória a organização de dois comboios com dez navios de escolta. Caso os deputados enjeitassem a solução que se extinguisse o instituto, pois era bom reconhecer duas verdades: a companhia não cumprira o contrato - faltavam as frotas e o Brasil perecia - mas não se lhe poderiam furtar os louros do sucesso em Pernambuco[1422].

A 23 de Fevereiro de 1655, a Companhia exibiu os custos de uma armada composta de 10 efectivos, provida sem o rendimento do monopólio, apenas sustentada com as receitas dos fretes de mercadorias colocadas nos navios de escolta e na tributação de avarias, dando sinal de como lhe desagradou o veredicto da junta. Contabiliza os gastos em 680 458 cruzados e os efeitos em 372 815 cruzados. Para uma armada bem mais pequena do que a prevista inicialmente nos seus estatutos, sem o monopólio, faltariam 307 642 cruzados[1423]. Irreparáveis os danos da hipotética revogação, portanto. Apesar de um dos oficiais das sua armadas, Francisco de Brito Freire, em pouco estimasse o estanco. Via nesse privilégio um "interesse limitado (...) pellas despezas que fazem com tantos comissarios"[1424]. Aos deputados, pelo contrário, importava sublinhar os efeitos financeiros da prerrogativa, decerto necessários a colmatar as despesas do tal desmedido aparelho administrativo da empresa que, por sua vez, alguma coisa devia ao facto da Companhia ser o único operador no mercado de bens essenciais ao Brasil. Em outra parte, as despesas da escolta, para pelo menos dez navios de armada, seriam uma exigência que não se satisfaria com as receitas das avarias. Mas a Companhia teve um bom advogado. Pedro Fernandes Monteiro rebateu todas as acusações e sugestões de alteração aos estatutos. É provável que incorporasse a Junta, como outro dos representantes dos deputados, para elaborar um importante

---

[1422] - *Ibidem.*
[1423] - V. Rau, *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval*, vol. I, p. 146.
[1424] - Francisco de Brito Freire, "Sobre o bom Governo...", Eduardo Brazão, *Ob. Cit.*, p. 56.

parecer em tom incondicionalmente defensivo[1425]. Longo, e nem sempre isento de contradições, é documento merecedor de transcrição completa, em apêndice nesta dissertação. Convém, aqui, sublinhar os aspectos mais ricos para debuxar o retrato, em síntese, das perturbações trazidas pela instauração do sistema de comboio nas rotas do Brasil.

Pedro Fernandes Monteiro olha com ironia para a implantação de um sistema superintendido por um almirantado, em substituição da Companhia. Rejeita qualquer vantagem na administração do Estado, em prejuízo dos homens de negócio, pois além de maiores dificuldades na obtenção de crédito, haveria de se esperar o consentimento dos mercadores para transferirem a empresa para o Estado. A proposta de estatização do sistema arrepia-o, lembrando que toda a parte do aparelho fiscal que não fosse protegida pela arrematação de contratos causava danos à fazenda. Ocupa o seu tempo dando exemplos demonstrativos: que se olhasse o sucedido com o consulado; a Companhia da Índia, "veja se o que durou". Recorda os ensaios frustrados de frotas no Brasil, promovidas pela Coroa, com Salvador Correia de Sá: "correo a administração pello Conselho da Fazenda hua so viagem fez a flota (...) não sei que se saiba da conta do comboi". Outro exemplo, bem mais expressivo: o provimento de sal ao Brasil, pela fazenda, pecava por escassez, abundando o produto no Reino... Se era esperada maior transparência nas contas, com frotas controladas por ministros do Rei, que se atentasse na confusão dos livros dos Armazéns da Índia, onde só quatro tesoureiros tiveram quitações, sendo tantos os que por lá passaram. Não quisesse, por isso, a junta de reforma dispor de uma contabilidade exímia da Companhia, quando o próprio Estado não a tinha. Aplaude, até, o cuidado dos deputados em resumirem as contas num livro, para facilitar as auditorias.

A outra ordem de argumentos de defesa considera as receitas do estanco insubstituíveis e acusa de maliciosa a média de 20% de lucros, calculada pelo Conselho de Estado, por não olhar ao ano de 1651. Opta, assim, por refazer as contas, tendo as exportações de 1649 e de 1651 como amostra isenta. Achar-se-iam, líquidos, "de custas e perdas setenta por sento". Pelo menos, no vinho assim seria, a avaliar pelos cálculos atrás realizados. Por essa razão, convinha a este doutor em leis escamotear os protestos dos Povos, de cidades e vilas portuárias, denegrindo-os e considerando-os obra dos opositores à companhia que não souberam aplicar os seus capitais na compra

[1425] - B.Ajuda, 50-V-35, fl. 119 e ss.

de acções. Curiosamente, aponta a polarização do tráfico em Lisboa como fenómeno anterior à instituição da Companhia. Por ser a barra do Porto e Viana muito arriscada, sempre os interessados no tráfico do Brasil armavam seus navios e expediam-nos com ordens para descarregar em Lisboa. Visão toldada pelo desejo de encontrar nas frotas uma continuidade, efectivamente inexistente. Aliás, é sabida, pelos cartórios notariais, a acção de Viana como porto de retorno do açúcar, quando a alfândega augurava vantagens fiscais.

Reforçaria os seus pontos de vista, recordando a crise nos circuitos com a colónia, devido ao risco e ao preço exorbitante dos seguros, até aparecer a Companhia. Desta forma, condena as vozes dos Povos que clamaram pela anulação do monopólio, querendo sublinhar como parte da crise instalada não se prendia com a novidade no regime de navegação. As Ilhas debatiam-se com problemas, não devido ao estanque do vinho, mas antes à qualidade do produto (aludindo, decerto, às ilhas dos Açores e à má qualidade do vinho de S. Jorge). O portos de Entre Douro e Minho falseavam a questão, ao associarem a sua ruína ao comércio controlado pela Companhia. Na verdade, os navios estrangeiros chegavam ali para buscar açúcar e descarregar o pão. Ora, todo este tráfego cessou "porque depois que ouue o milho deu tanta abundancia que não necessitam aqueles pouos de nenhum provimento de pão e não lhe indo este de fora não ande ir la os Navios estrangeiros de vazio". Se, "por maravilha", entrava algum navio de açúcar, os respectivos fretadores mandavam por terra a mercadoria ao Porto, pois estavam cientes que ali não teria escoamento.

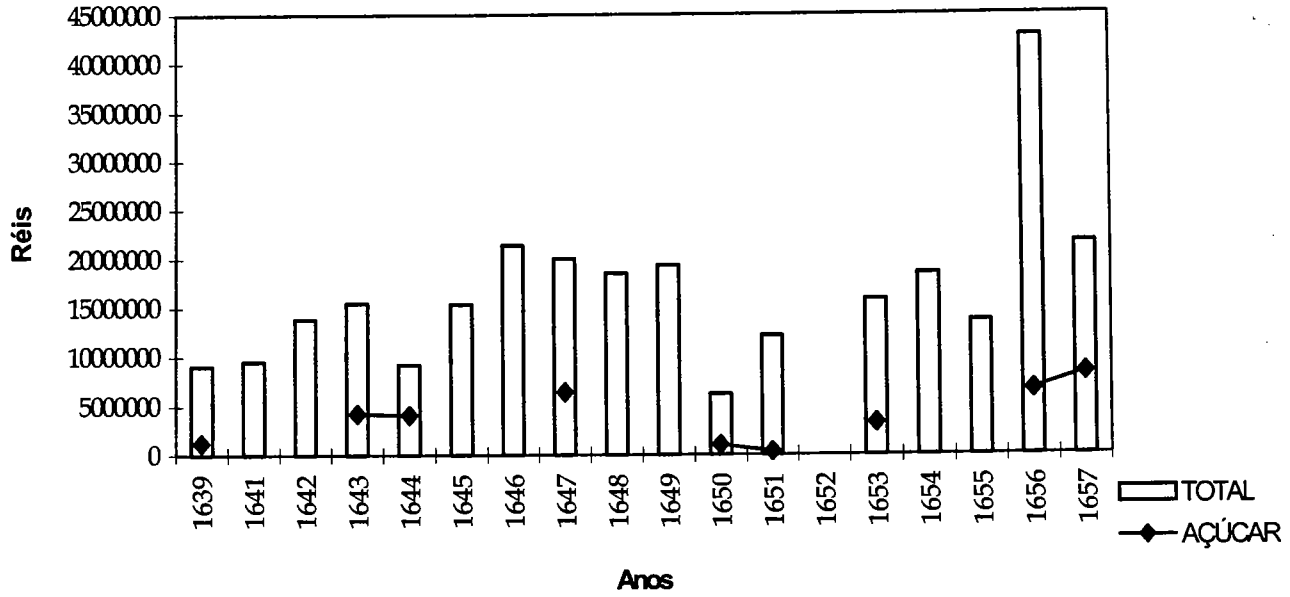
Um processo bem anterior à Companhia, esse da introdução do milho, sendo na primeira metade de seiscentos o sustento mais comum da gente do Minho e da Beira[1426]. Mas algo valorizado para retirar razões à Câmara de Viana para não cumprir com o cabeção das sisas e com a décima. Em 1647 a vila seria visitada por 17 navios estrangeiros. É certo que em nada se comparava o seu tráfego estrangeiro com o do Porto ou de Lisboa, bastante mais intenso[1427]. Contudo, voltando a observar as cargas do Conde de Castelo Melhor na Bahia, não deve haver dúvida que as frotas estariam associadas, não necessariamente numa relação causal, a uma perda de importância de Viana como porto de descarga, e não tanto de armação. E o sistema de frotas se não despolotou a crise nos portos de Entre Douro e Minho, tomando a vila do Lima como caso emblemático, não terá ajudado a superá-la.

[1426] - Orlando Ribeiro, *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, 4ª ed., 1986, p.115.
[1427] - Ver capítulo II, Parte I.

A evolução das receitas da alfândega do Porto, havendo a câmara reclamado também em Cortes o pagamento da décima, lamentos secundados pelo Cabido da Sé, narra, porém outra história.

Gráfico II

Receitas aduaneira Porto



Observando a evolução das receitas através dos livros dessa contadoria eclesiástica, (gráfico II[1428]), reconhece-se, com efeito, uma acentuada redução no ano de 1650, para níveis inferiores a 1639. Faltam dados para 1652. Mas a tendência parece ser já de recuperação em 1653. Enquanto se celebravam as cortes, haveria, no entanto, a percepção de uma recente quebra nas receitas. Mas, logo em 1654, atingem-se valores muito próximos ao verificado em 1648. Se o monopólio, mais do que a polarização do tráfego em Lisboa, servia de justificação para a agonia do movimento portuário, as finanças do Cabido da Sé, dependentes da alfândega do Porto, não espelham essa relação causal. Em 1656 entraram nos cofres maquias inéditas, tendo a Companhia ainda aquela prerrogativa, uma vez inconsequente o parecer da junta de reforma. Vale a pena observar, contudo, o lugar do açúcar no comportamento das receitas. É visível que o Porto deixou, tal como Viana, de o ter como mercadoria fundamental às cobranças da

[1428] - Total de dízima arrecada e individualização do contributo do açúcar para esses montantes.

alfândega. Mas se no Lima essa perda redundaria em crise, no Porto talvez signifique o efeito de uma diversificação dos fluxos externos, pois nem por isso faltaram à sua barra navios estrangeiros para levar vinho, azeite e trazer os ricos produtos exportados para o Brasil. Para a recuperação, já perceptível entre 1651 e 1653, mas extraordinária em 1656, em pouco contribuíram os produtos coloniais. Estão em causa circuitos europeus, que pouco responderam à alteração no sistema das frotas.

Para explicar este padrão portuário, convém não esquecer a permanência das redes entre Lisboa e Porto, enviando o Douro remessas crescentes de vinho para a capital, muito para seguir em direcção ao Brasil. Mas contemplada naqueles totais, está a dízima do pescado, bacalhau, nomeadamente, tendo no Douro uma via de entrada, tráfico controlado por operadores ingleses. Convém ainda lembrar que muitos dos exportadores com contactos na Europa, dando saca aos produtos locais, como fosse o sumagre, mas também ao açúcar que chegava de Lisboa, actuaram como correspondentes de mercadores residentes na capital. Um Duarte Pereira Dias expediu, em 1656 para Hamburgo, tabaco, marmeladas e 34 caixas de açúcar, em nome de António de Carvalho, de Lisboa. Tal como ele, Bernardo Pereira Camelo fez seguir para a mesma praça 39 caixas de açúcar e vários contentores de sumagre, como agente de João de Aguiar de Mendonça, também de Lisboa. André Vieira Veigão, um familiar do Santo Ofício, mercador, com uma função sinistra no ano de 1658, actuou em nome do deputado da Companhia Gaspar Malheiro, embarcando, embora, umas modestas dez caixas de açúcar. Pantaleão Cardoso correspondia-se com Jorge Gomes Alamo. Oto Eldres, um dos mais preeminentes mercadores estrangeiros do Porto, surge neste ano já em rede com alguém de Lisboa, de nome Luís Escalante. Exemplos respigados nos *Livros de Redízima*[1429]. Sinal de que a Companhia, com a sua polarização do tráfego colonial em Lisboa e com as suas prerrogativas de monopólio, não desfez uma das realidades estruturais da organização mercantil, própria dos grandes negociantes: a construção de redes, nacionais e europeias, fazendo uso dos portos do reino na medida das suas conveniências, isto é, da notícia de disponibilidade de transporte. São os ricos produtos europeus, ferro, cobre, têxteis e confecções, que sustentam aquelas receitas aduaneiras, não estranguladas pelas frotas irregulares organizadas pela Companhia.

[1429] - AHDP, *Livros de Redízima*, L.139, de *Portagens* do ano de 1656.

Se a observação incidir numa casa comercial da praça do Porto, cujo livro de contas é conhecido[1430], embora o seu responsável assine simplesmente "Ribeiro"[1431], saltam algumas diferenças relativamente ao padrão geral apresentado pelas receitas da alfândega. O lugar do tráfico colonial altera-se. Associando importações e exportações para o Brasil às reexportações para a Europa, encontra-se uma relevância nos fluxos do açúcar não conforme à modéstia das receitas da alfândega obtidas na dízima das caixas.

A construção destas observações parte de uma fonte que se organiza em dois tipos de entradas: deve e haver. Destes registos descortinam-se as redes de Ribeiro. Desenvolve actividades diversificadas, desde carregamentos para o Brasil e Europa, até à saca de letras de câmbio. Nomes sonantes do Porto e de Lisboa, como o de Henrique Fernandes Mendes, administrador da Companhia, André Lopes Isidro e seu primo Gregório Dias, Baltazar Rodrigues de Matos, Policarpo de Oliveira, Fernão Rodrigues Penso, e alguns estrangeiros de Hamburgo ou Amsterdão, de sobrenome Dirquesem, polulam nas folhas deste livro. Compreende operações entre 1653 e 1657. A data terminal não é fortuita. Depois de 1657 a praça do Porto sofre uma pesada investida da Inquisição de Coimbra. André Lopes Isidro, principal correspondente de Ribeiro em Lisboa, foi encarcerado. As redes ressentiam-se destas redadas. Antes de narrar essa triste história, essa sim, bem conotada com o futuro da Companhia Geral, arrumemos as contas de Ribeiro para surpreender, em outra escala de observação, o lugar do Brasil num porto que não Lisboa, no tempo da Companhia Geral.

As folhas encabeçadas com "Deve" resultam de transacções em que Ribeiro expede, em nome de outrem, mercadorias para a Europa e Brasil. No "Haver", constam sobretudo nomes estrangeiros, gente a quem Ribeiro encomenda cargas. Desta forma, os fluxos incluídos na primeira categoria espelham, sem grandes margens de erro, movimentos de capitais associados a exportações da cidade, enquanto na segunda categoria estão os movimentos respeitantes a importações, fundamentalmente da Europa, de Hamburgo e Amsterdão. Observando esta lógica, as contas do comerciante para os anos de 1653 a 1657 estão arrumadas na tabela seguinte, discriminando-se os produtos sempre que assim se fez no registo do comerciante. As colunas "Ind.

[1430] - BNL, *Colecção em Organização*, C.30, 1653-1657, "Comerciante Ribeiro".

[1431] - Os contactos com André Lopes Isidro, residente em Lisboa desde 1653, e com muitos estrangeiros sugere o perfil internacional deste mercador. O único indivíduo constante dos *Livros de Redízima* que respeita este critério de qualificação seria Bento Ribeiro Torrado. Uma suposição, apenas, de que o livro em análise seja de sua autoria.

Brasil" e "Ind. Europa" reportam-se a movimentos referentes a mercadorias não especificadas - "carregações" para o Brasil - ou a alguns envios esporádicos de sumagre para a Europa, ou até peças de mobiliário.

Basicamente, o que Ribeiro exportava para as praças estrangeiras consistia em açúcar do Brasil e azeite; enquanto o que enviava para a colónia assentava nos têxteis e ferro, importados da Europa. Atendendo às importações de açúcar, às exportações para a colónia e às reexportações do produto para a Europa, reconstrói-se o movimento de capitais que se associa às relações da praça do Porto com o Brasil.

Contas do comerciante Ribeiro
Porto, 1653-1657

	Ano	Nº de corres.	Movimento de capitais (réis)					
			açúcar	ferro	texteis e linho	azeite	ind.Brasil	ind. Europa
Exportações	1653	11	2450192			536052	2431556	790621
Importações		11	1870052	758653	1435199			303104
Exportações	1654	8	2528987			388886	0	977378
Importações		8	0	2892258	1997537			164132
Exportações	1655	7	1747725			150710	319239	1972080
Importações		7	554504	597794	3289336			459410
Exportações	1656	9	5032093			198000	624400	1725078
Importações		9	395953	599301	1507318			781727
Exportações	1657	5	8357024			1436811	0	1826027
Importações		6	1136828	257458	108000			310320

Confrontando os montantes assim calculados com os restantes movimentos de capitais que não estão directamente dependentes ou estimulados pelos contactos com a colónia, pode-se reconhecer a relevância do Brasil no tempo da Companhia para um grande comerciante, morador num porto do Reino excêntrico à capital. Esses cálculos estão visíveis na tabela seguinte:

O Brasil nas transacções de Ribeiro
(movimentos de capitais em réis)

Ano	fluxos do Brasil	outros fluxos	total
1653	6 751 800 (63,8%)	3 823 629 (36,1%)	10 575 429
1654	2 528 987 (28,2%)	6 420 191 (71,7%)	8 949 178
1655	2 621 468 (28,8%)	6 469 330 (71,1 %)	9 090 798
1656	6 052 446 (55,7%)	4 811 424 (44,3%)	10 863 870
1657	9 493 852 (70,6%)	3 938 616 (29,4%)	13 432 468

As ligações de Ribeiro à colónia reflectem mal os ritmos da navegação. Veja-se que o ano de 1654, tendo regressado o comboio de libertação do Recife, não gerou nenhum "deve" referente a transacções de açúcar, assinalando que o mercador não manipulou caixas chegadas nesse ano ao Reino. Aliás, tal como 1655, o ano de 1654 reflecte uma baixa nos negócios, definindo-se dois anos intercalados em que o Brasil teve um fraco desempenho na prosperidade do mercador. Ao invés, quando se constatou uma recuperação, em 1656 e 1657, a colónia adquiriu um lugar muito mais evidente na casa de Ribeiro do que as alfândegas fariam suspeitar, justificando 70,6% do movimento de capitais, na expedição de mercadorias e na reexportação para a Europa.

A narrativa do livro de Ribeiro permite supor que, para um dado estrato do grupo mercantil, seria indiferente a polarização do tráfego em Lisboa ou o monopólio dos quatro géneros, da responsabilidade da Companhia. O Porto, apesar da inovação institucional nas rotas brasileiras, manter-se-ia um entreposto comercial do açúcar, capaz de nesse tráfico compensar a crescente importação de produtos do Norte da Europa, muitos para reenviar para a colónia. No confronto com o quadro exibido pelas receitas alfandegárias, porém, suspeita-se de que os contactos brasileiros foram essenciais para os grandes comerciantes, uma parcela, apenas, da praça do Porto, pelo que, no conjunto do movimento portuário, patente nas receitas aduaneiras, o Brasil adquire uma posição mais diluída que no universo das transacções de certas casas mercantis. Tal suspeita reforça a hipótese da Companhia ter efeitos colaterais nos portos do Reino, mas sobretudo ao nível das características do grupo mercantil que permanecia em rede com o Brasil. A hipótese de uma maior concentração social do tráfico tem no contraste das contas de Ribeiro relativamente à tendência da alfândega uma possível confirmação. O monopólio dos quatro géneros empurraria os comerciantes em condições de permanecer activos para um tráfico suportado em relações internacionais, pelo que a concentração social destes fluxos mais ricos tem como reverso a crescente importância das comunidades estrangeiras, também elas, sobretudo a inglesa, reorientando o seu negócio para produtos complementares de uma nova geografia imperial. À menor atenção votada ao açúcar, a comunidade inglesa apostaria no azeite, no sumagre e no vinho como mercadorias e remeter para Londres. Para os outros centros europeus, o

grupo estrangeiro reparte o negócio com os nacionais, havendo ainda lugar para o açúcar, em grande parte vindo de Lisboa, para seguir em troca de cobre, ferro e têxteis.

Uma coordenação de circuitos que explica a recuperação das receitas aduaneiras, apesar da Companhia não ter sido nem extinta, nem ter perdido o monopólio até 1658. Donde, os protestos ouvidos em Cortes, justificando uma junta de reforma e a gloriosa rendição do Recife, ecoam um desequilíbrio momentâneo decorrente da reestruturação da navegação, nos anos imediatos à fundação da Companhia, não havendo tempo para que o mundo das trocas se adaptasse à novidade. Após um breve período de perturbação, o negócio recupera, ainda que sustentado em fluxos de cariz diferente, depurando o grupo mercantil activo nas rotas brasileiras. A farinha e o azeite são secundados e os produtos europeus fazem a fortuna dos comerciantes de grossos cabedais, familiarizados com o complexo universo das letras de câmbio. A estes, a Companhia não questionou o negócio, mesmo não sendo accionistas. Dispensaram os quatro géneros e viraram-se para outras frentes igualmente interessantes para importar açúcar. André Lopes Isidro, filho de um dos maiores da praça do Porto, retira-se para Lisboa, deixando no Douro o comerciante Ribeiro para expedir, quando necessário, o açúcar para Hamburgo e Amsterdão. Mas já antes da Companhia, também Gaspar Pacheco se havia retirado da sua terra natal para se radicar em Lisboa. A migração não se explica pela reforma na navegação. É uma continuidade que a Companhia não altera e, como tal, culpá-la da crise no tráfico dos portos do Reino era discurso político, era arma da oposição fazendo render os protestos das Cortes de 1653-54, baseadas numa momentânea redução das receitas aduaneiras.

Um passivo com que a Companhia teria de lidar, essa revoada de acusações tocando em tópicos muito sensíveis à fazenda. Entre accionistas, também, não havia total unanimidade quanto ao interesse em manter o monopólio ou a Companhia. O Conselho de Estado, na consulta de 8 de Abril de 1654, quis ampliar as vozes desses delatores internos, conotando-as com a dos coagidos a participar, dizendo-se que, desta maneira, tinha a Companhia manchado a honra de muitos, fazendo uso de listas antigas de capitação de cristãos-novos realizadas no período filipino. Pequenos comerciantes, marginalizados pelo estanque dos quatro géneros; cristãos-novos pressionados a empatar capitais e não vendo dividendos. Dissidências capazes

de minar a tranquilidade dos deputados. Enquanto D. João IV viveu, tendo em Pedro Fernandes Monteiro um homem de confiança, a Companhia estava salva. Mas o espectro da quebra do movimento portuário servirá de muleta a uma acção concertada para corroer as bases financeiras da Companhia, numa segunda tentativa, desta vez com sucesso, para lhe retirar o monopólio e para retalhar as suas bases sociais com a revogação do alvará de isenção do confisco. Em 1658, a Companhia sofreria o seu mais sanguinolento golpe. Até ser definitivamente integrada no Estado, vegetou. A sua real extinção veio com a retirada do monopólio, por alvará de 1658. A revogação dos dois diplomas, num processo de descaracterização do essencial dos estatutos, é o epílogo da história da Companhia.

Capítulo III

Epílogo : As Vias da Extinção

Falecido D. João IV a 6 de Novembro de 1656, as forças demolidoras dos alicerces da Companhia Geral não se fizeram esperar. Em Conselho de Estado, reunido a 16 de Novembro, aconselha-se a Regente, D. Luísa, a atender às queixas sempre latentes, mas agora mais audíveis, contra o alvará de isenção de confisco concedido aos cristãos novos, diz-se, não à Companhia. "Pareceo que V. Magde deve buscar meyo de se revogar", pois o "lucro da revogação" se deveria utilizar sem problemas, porque era dinheiro de judeus[1432]. As primeiras investidas tocaram, portanto, na associação entre a fundação da Companhia, o seu incumprimento dos estatutos e o alvará de 6 de Fevereiro de 1649, evocado como um "perdão geral" nos processos inquisitorias que não tardaram. O taxonomia do Santo Ofício não soube adaptar-se à nova realidade: a promulgação do alvará fora feita a título remuneratório de um contrato oneroso entre a Coroa e o Comércio, não um caminho ínvio de obtenção de crédito, vulgar no tempo dos Filipes. Na prática, contudo, os resultados seriam semelhantes. Para todos os efeitos, a Inquisição vira-se privada de estender as suas garras sofrendo, por cima, com um despacho "pelo qual o falecido rei tirou ao Santo Oficio a administração do fisco e a entregou ao Conselho da fazenda"[1433]. Parecia que assim "os Judeus vão conseguindo lentamente a extinção daquele tribunal"[1434]. O clima anti-semita, abafado por D. João IV, graças à sua proximidade a mentes menos preconceituosas, como fora o Pe António Vieira, encontraria após a sua morte uma atmosfera receptiva nas actuações pouco abonatórias da Companhia. No seu incumprimento das obrigações estatutárias, faltando por sistema à organização dos comboios, deu aos seus opositores as armas para um conjunto de medidas corrosivas, desvirtuando o estipulado pelos dois principais diplomas da sua instituição. Depois de D. João IV, o movimento de contestação parece ter tido sobretudo assento no Poder Central.

A questão do monopólio, ou da agonia do tráfego nos portos do Reino, não estava esquecida. Continuava a ser debatida nas sessões do Conselho da Fazenda que se inquietava com a excessiva polarização dos fluxos coloniais em Lisboa. As receitas das alfândegas da cidade e da Casa da Índia totalizariam, em 23 de Janeiro de 1657, 196 000 cruzados, contra apenas 12 000 provenientes de todas as demais do Reino, Algarve e Ilhas. O que teriam

---

[1432] - B. Ajuda, 51-VI-43, cópias de várias consultas do Conselho de Estado. Parecer do marquês Mordomo Mor.

[1433] - Edgar Prestage, "O Conselho de Estado. D. João IV e D, Luísa de Gusmão", *Arquivo Histórico Português*, vol. XI, 1917, p. 247. Afirmação feita em Consulta de 23 de Novembro de 1656.

[1434] - *Ibidem*, p. 247.

crescido em Lisboa não compensava o quanto teriam sido abatidas nas restantes[1435]. Ora, o Conselho descobria uma situação bem diferente nos anos anteriores à Companhia, não conseguindo a capital sequer igualar tudo o mais que arrecadavam as alfândegas do reino. Uma inversão de escala e de hierarquias portuárias atribuída à ingerência da Companhia nas rotas brasileiras. Insistia-se ainda nesta visão fantasista de que as receitas aduaneiras não haviam experimentado qualquer recuperação. A do Porto, por ser evocada como exemplo e emparelhada com as das Ilhas, Aveiro e Viana, não o confirma, colocando este discurso no estrito plano da oposição política à empresa.

Denunciando-se os malefícios, reconheciam-se, todavia, alguns resultados duradouros que ao Estado cabia aproveitar. Devia-se à Companhia o hábito instalado entre os agentes mercantis de pagarem alguns tributos adicionais pela circulação dos produtos brasileiros (as avarias). Uma conquista a não perder, mesmo se fosse extinta a causa dos mesmos. Também convinha reconhecer o importante papel da empresa na dissuasão do inimigo, anda mais tendo capitulado o Recife. Benefícios indesmentíveis mas causadores de danos irreparáveis: se faltava, dantes, o comércio, por razão das presas que os holandeses faziam, a companhia o tirou aos portos do reino; se as presas diminuíam os efectivos navais e empobreciam os homens de mar, "ella com as demoras, impedimentos na viagem e diversão da navegação dos outros portos os vai extinguindo, como mostra a experiencia"[1436]. A explicação residia, na verdade, na falta de escolta para os navios com destino diferente de Lisboa. Assim, toda o sistema convidava a centralizar as comunicações na cidade[1437]. Mas a exposição catastrofista visaria demonstrar a falta de efeitos nas alfândegas para socorrer a Índia, vendo-se como solução imediata o assalto aos bens de cripto-judeus. Urgia revogar o alvará de 6 de Fevereiro de 1649. Às razões ideológicas, logo expostas em consultas do Conselho de Estado em Novembro de 1656, juntavam-se justificações financeiras em Janeiro de 1657. Num parecer de D. António de Sousa Macedo, indica-se serem necessários 300 000 cruzados, não se sabendo onde os ir buscar, pois tudo o que estava livre, isto é, não consignado por contratos, não chegava a essa quantia e os homens de negócio não poderiam fazer empréstimo "porque os principaes tem metido e

---

[1435] - Edgar Prestage, "Três Consultas do Conselho da Fazenda. 1656-1657", *Revista de História*, nº9, 1920, p. 121.
[1436] - *Ibidem*, p. 121.
[1437] - *Ibidem*, p. 123.

consumido na Companhia do Brazil a mayor parte do seu dinheiro e muitos eram fugidos do Reino". Os que ficaram, estavam empenhados com os direitos excessivos dos comboios da dita Companhia. Donde, o único "justo meio" com que se podia remediar o assunto era deitando a mão ao confisco, não valendo de nada lembrar o alvará de isenção porque a empresa não cumprira o contrato, nunca tendo reunido os 36 navios de armada[1438].

A revogação saiu a 2 de Fevereiro de 1657. O texto alude a dois anteriores despachos régios que permitiriam à fazenda, por ter alçada sobre o fisco inquisitorial, valer-se dos bens dos homens de nação condenados pelo Santo Ofício, até um montante de 240 000 cruzados, para as necessidades da Índia, sem embargo do dito alvará de 6 de Fevereiro de 1649. Ordenava-se agora que os ministros da Inquisição procedessem ignorando o diploma que interceptara a constituição da Companhia[1439].

O primeiro golpe veio através do problema judaico e sua crónica ligação aos apertos financeiros do Estado. Na correspondência do Conselho Geral da Inquisição nada indicia a montagem da implacável acção na praça do Porto até às suas vésperas, em 2 de Março de 1658[1440]. Uma carta de André Vieira Veigão, familiar responsável da operação, um dos mercadores dizimados na alfândega, de perfil discreto, noticia a prisão de Henrique Fernandes Mendes, o administrador local da Companhia, e refere ter nomeado para seus sentinelas os familiares Luís Pereira Banhos, Jerónimo de Magalhães e Bento da Costa, também mercador[1441].

Fernandes Mendes foi o primeiro de uma lista[1442]. O seu cargo sugeria aos interessados na "limpeza" uma posição nevrálgica, central num feixe de relações, prometendo celeridade na desmontagem de redes, tão conforme à urgência em encher os cofres do fisco. Para o sucesso do empreendimento sinistro, André Vieira Veigão mostrou-se um exímio funcionário do Santo Ofício. No processo de um dos condenados, Policarpo de Oliveira, estão preservadas cartas de comissários e familiares à Mesa Censória que dão conta do andamento da investida. Por elas se reconhece o papel daquele familiar e

---

[1438] - B. Ajuda, 51-VI-34, fl. 237v° e ss.

[1439] - ANTT, *Inquisição. Conselho Geral*, L. 160, Índice de Correspondência para Coimbra, fl. 69 v° e 70; J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. VIII, p.1-2; Luís Reis Torgal, *Ideologia Política...*, Vol. I, p.368.

[1440] - Em carta do Conselho Geral à Mesa de Coimbra, de 2 de Março de 1658, diz-se estarem recebidos os autos decretados naquela Mesa "contra as pessoas do Porto". ANTT, *Inquisição de Coimbra*, Correspondência do Conselho Geral, L.25, fl. 8.

[1441] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, L. 18, Correspondência recebida de Comissários e Familiares, fl. 160-161.

[1442] - Processo aberto a 19 de Março de 1658. ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo n° 1447.

em quanto dependiam os bons resultados da acção inquisitorial da rapidez com que se reuniam os testemunhos e as prisões, evitando fugas impertinentes de futuros suspeitos. Foi em casa de André Vieira Veigão que se reuniram os depoimentos acusatórios de Henrique Fernandes Mendes. Foi Veigão encarregado de prender em sua casa Policarpo de Oliveira. Numa carta sua, informa ter depositado uma outra vítima, António Henriques da Costa, na residência de um dos maiores mercadores do Porto: Francisco de Barros, homem empenhado no processo. Terá avisado Veigão que apreendera uns escritos, pelos quais o prisioneiro procurava das visitas recebidas saber do paradeiro de muitos da praça do Porto, forma corrente de obtenção de denúncias intencionalmente inconsequentes. Por este aviso, o familiar André Vieira Veigão alertava os inquisidores para maior rapidez a imprimir à execução dos encarceramentos, "porque é sempre de esperar que preparem a fuga"[1443]. Na correspondência do capelão Frei Manuel Caldeira à Mesa, elogia-se o trabalho destes oficiais, pois "bem aventurado o suçesso que V.S. tudo ordenam para seu serviço os familiares que andão neste negocio que forão André Vieira Veigão e Bento da Costa, são pessoas de que V.S. faça muita conta"[1444]. Numa carta de Gaspar Abreu de Freitas, cujo enquadramento social se desconhece, o tom elogioso é ainda mais veemente: "como sirvo nesta cidade oito officios todos vem comigo travar contas (...) e de todo pode V.S dar graças ao familiar André Vieira Veigão pello zelo e capacidade com que obra de que todos aprendemos (...) lembro a V.S. que *em termo de seis dias não fica aqui christão nouo algum*"[1445], dizia-se em 6 de Junho de 1658. Um operação para durar de Março, mês da prisão de Fernandes Mendes, a Junho, altura em que alguém bem informado garantia não haver dentro em breve cripto-judeus no Porto.

Correspondência inserta num processo de uma da principais presas, Policarpo de Oliveira, homem de grossos cabedais, de extensas contas com Fernandes Penso, um dos assentistas da Coroa, mercador com parentes sonantes em França, indivíduo para quem as necessidades do negócio o faziam possuir um mapa-mundi já muito usado[1446]. A sua sorte levou-o a casa de Veigão. Este e Francisco de Barros são nomes a fixar, relacionados com semelhante desmontagem das redes mercantis de um dos portos do Reino.

[1443] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo nº 8237.
[1444] - *Ibidem.*
[1445] - *Ibidem*
[1446] - Ver capítulo II, Parte I.

Ambos eram correspondentes no Porto de accionistas deputados cristãos velhos da Companhia: o primeiro, surge nos *Livros de Redízima* associado a Gaspar Malheiro. O segundo, pelos contratos celebrados em notário, estaria em rede com Gaspar Pacheco, homem, aliás, com tio familiar do Santo Ofício e um dos maiores banqueiros de D. João IV. Tais conexões só levantam a suspeita de que a operação não chocaria inteiramente alguns da Companhia, mas não serve para certificar que seria desejada. Teve, contudo, repercussões. Benéficas para alguns, drásticas para outros.

O livro de constas do comerciante Ribeiro terminaria em 1657. As transacções do ano seguinte foram congeladas pela acção inquisitorial. André Lopes Isidro, nesse ano residente em Lisboa, um dos mais citados comerciantes nos negócios de Ribeiro, foi enclausurado em Julho, vindo a morrer no cárcere[1447]. O sangue derramou-se do Porto a Lisboa, naturalmente. As redes eram inter-portuárias.

Se é correcta a asserção de que o autor destas contas se identifica com Bento Ribeiro Torrado, há a certeza de que não esteve incluído no rol dos suspeitos. Mas foi chamado a depor, para certificar as contraditas apresentadas por Policarpo de Oliveira, comerciante com quem estabelecia relações. Não serviu de muito o seu depoimento. Não quis comprometer-se. Chamado a confirmar se era verdadeiro o ódio entre Henrique Fernandes Mendes e Policarpo de Oliveira, Ribeiro sacudiu a água do capote, com resposta venenosa. Desde que Fernandes Mendes fora preso em Março, todos os da praça acharam por bem declararem-se seus inimigos capitais[1448]. O réu havia logo repugnado o testemunho acusatório de Henrique Fernandes Mendes, dizendo também "aos costumes", quando o denunciou, que tinham mau entendimento por razões de trato. Veio-se a saber que uma das graves dissidências nascera de contendas de foro familiar que, nestes meios, não se distinguia de razões de negócio. Policarpo enjeitara a filha do administrador da Companhia como noiva. As relações ficariam mais tensas quando negligenciou colocar capitais na empresa, mandando Henrique Fernandes Mendes "a justiça a porta para logo ser executado tudo com ma vontade e odio que lhe tinha e isto o fez muitas vezes pello meirinho"[1449]. Más relações, com história antiga, que se agravariam no momento de compelir cristãos-novos a converterem-se em accionistas. Policarpo esquivar-se-ia sucessivas vezes.

[1447] - ANTT, *Inquisição de Lisboa*, processo nº 6703.
[1448] - ANTT, *Inquisição de Coimbra*, processo nº 8237.
[1449] - *Ibidem*.

Outro dos chamados à Mesa para confirmar as contraditas foi o alcaide da cadeia, João Botelho Pereira, igualmente de pouca utilidade. Não certificou as más relações entre ambos. Declarou que não tinha conhecimento da matéria, "porquanto via que hum e outro se tirauão os chapeus pellas Ruas athe o tempo de suas prisões"[1450]. Uma inimizade encapotada, portanto, em gestos de cortesia. Mas ambos se denunciariam, logo nas primeiras sessões de inquérito. Servira, já, este episódio na presente dissertação para comprovar como a Companhia não agradaria a todos os grandes comerciantes, mesmo a cristão novos. As dissidências fracturariam o grupo, independentemente do credo professado.

O golpe inquisitorial encetado em Março de 1658 sortiria, por necessidade, perturbações várias no comércio do Porto. Não foi apenas Ribeiro que teve as suas contas congeladas no ano de 1657. Quando no Cabido da Sé se quis fazer o balanço do ano, a partir dos registos dos oficiais da alfândega, como sempre se faria, especificou-se que "declararão que não entrava nellas (nas contas) o dinheiro dos Homens de nação presos pelo Santo Oficio"[1451]. A esperar das acusações de Policarpo de Oliveira uma imagem aproximada dos custos da operação, as prisões saldar-se-iam pelas duas dezenas, número para ser cruzado com o processo de Henrique Fernandes Mendes. Uma limpeza que daria direito a Francisco de Barros aparecer nos registos da alfândega do Porto como um dos maiores negociantes de açúcar, desenhando-se um nível de concentração inusitado e só, assim, tão claramente perceptível, depois de 1658[1452].

A presença de dois familiares mercadores e a cumplicidade de Francisco de Barros, não explicitamente nomeado para o processo, mas bastante pronto a colaborar, exacerba o papel deste grupo ocupacional entre o oficialato responsável pela execução do golpe. Numa época em que apenas 21% dos familiares da Inquisição eram recrutados entre mercadores[1453], nesta operação específica, de objectivos ambiciosos para reunir 240 000 cruzados, parece ter havido uma escolha criteriosa dos oficiais pela sua afinidade social com as vítimas imediatamente visadas. As somas a coligir fariam eleger como alvo os maiores comerciantes da praça e não terá sido casual pegar em Henrique Fernandes Mendes para desfiar o novelo, rebuscando-se acusações

---

[1450] - *Ibidem*

[1451] - AHDP, *Cabido da Sé*, Livros de Redízima, L. 142, fl. 214.

[1452] - Ver capítulo II, Parte I.

[1453] - Francisco Bethencourt, *História das Inquisições. Portugal, Espanha e Itália.* Círculo de Leitores, Lisboa, 1994, p. 128.

bafientas em processos de 1646. Mais uma sugestão de como a Companhia Geral e suas redes eram conotadas com gente de grossos cabedais.

Não prevalecem dúvidas de que a investida no Porto, em 1658, espelha a plasticidade do aparelho inquisitorial, capaz de se adaptar aos diversos contextos que solicitaram a sua intervenção[1454]. Mas os resultados de operações deste género, colocando futuramente Francisco de Barros em lugar destacado no grupo dos comerciantes, revela também como se transformavam as realidades sociais por uma instrumentalização da Inquisição. Donde, essa "apropriação" da Inquisição pelas elites sociais não se ficava pelo controlo dos seus cargos e das respectivas distinções sociais. Passava por uma outra ordem de conflitos de poderes[1455]: entre comerciantes seria forma de eliminar a concorrência, uma via tortuosa de alcançar um monopólio, *de facto*. Não se estranha, por isso, que mercadores ingleses, convertidos ao catolicismo, se quisessem manter clandestinamente fiéis à Santa Madre Igreja para escapar, não exactamente das garras da Inquisição, mas da sua instrumentalização pelos homólogos portugueses[1456].

O ano de 1658 fora pródigo em acontecimentos importantes. Convém não esquecer a anulação do monopólio por alvará de 9 de Maio de 1658[1457] que, no entanto, não travou os reflexos do golpe inquisitorial numa maior concentração social do tráfico.

Extinto o monopólio, recusada a navegação em frota no troço de ida e revogado o alvará de 6 de fevereiro de 1649, cuja repercussão imediata fora o encarceramento do administrador da Companhia no Porto, além de muitos dos accionistas, coagidos ou não a sê-lo, o que restava da empresa em 1658? Apenas organizar os comboios, persistindo, contudo, as queixas quanto à sua irregularidade e havendo necessidade de aumentar os direitos incidentes nos custos de defesa[1458]. Daqui até à incorporação no Estado só faltou a distribuição de dividendos. Ao fim de 11 anos, foram sendo distribuídos. As fontes começam a noticiá-lo em 18 de Março de 1660. Uma consulta do Conselho da Fazenda referia que a Companhia "este anno deve dar ganhos as pessoas que nella meterão cabedal", pelo que o rei teria de mandar indagar o que cabia aos "confiscados". O que montasse seria entregue "ao tesoureiro mor

---

1454 - *Ibidem*, p. 283.
1455 - *Ibidem*, p. 364.
1456 - J. Romero Magalhães, *Os Ingleses no Algarve nos séculos XVII e XVIII*, sep. *Anais do Município de Faro*, Faro, 1989, p.6.
1457 - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica*..., vol. VIII, p. 20-22 e Luís Reis Torgal, *Ob. Cit.*, Vol. I, p.370.
1458 - Gustavo de Freitas, *Ob. Cit.*, p.49.

para apresto da India"[1459]. O Oriente continuava, em 1660, a ser a razão principal da implicação do confisco nas contas da Companhia. No ano seguinte, a empresa voltaria a pagar dividendos, embora se desconheça a respectiva taxa. António Lopes Leite, um dos pequenos accionistas, pediria em 6 de Outubro de 1661 o registo notarial de dois conhecimentos passados pela Companhia em 1649, época da sua participação em 20 000 réis, acautelando assim o extravio dos mesmos, pois ia enviá-los a Lisboa para lhe serem "pagos os avanços"[1460]. Contudo, este novo cuidado da empresa para com os seus accionistas não congelou uma reforma em curso que daria novas feições aos seus quadros dirigentes.

Foi reformada a Junta do Comércio em meados de Novembro de 1662, passando a compor-se de um presidente, o Conde da Atouguia, de um fidalgo de capa e espada, de um desembargador e de três homens de negócio, nomeados por voto pelo Comércio, e um do povo, nomeado pelas Casa dos Vinte e Quatro. Aos interessados segurava-se um rendimento anual do capital em 5% "e o mais se puder dar de ganhos conforme permitir o estado das couzas e se espera que na distribuição dos cabedal desta Companhia averá melhor ordem"[1461]. A reforma não previra, assim, uma incorporação no Estado. Tentou-se manter o estatuto de empresa privada. Sem sucesso. Pouco depois, a 16 de Agosto de 1664, um decreto mandava integrar o cabedal na fazenda, pagando-se aos accionistas indemnizações consignadas no rendimento do tabaco[1462].

Assim terminou o processo da Companhia Geral do Comércio do Brasil. De tão má memória, que serviria como exemplo a não repetir para todos os delatores da companhia pombalina do Grão-Para[1463]. Mas à Companhia Geral deveu o Reino a rendição do Recife. O Brasil Holandês morria em 1654 diante da esquadra de Pedro Jaques de Magalhães, industriado com muito segredo para reforçar as tropas com apoio naval. Daria a melhor desculpa aos deputados e a D. João IV para preservar o essencial dos seus estatutos: o monopólio. Mas a experiência das grandes companhias

---

1459 - ANTT, *Ministério do Reino*, L. 165, fl. 3.

1460 - AHDP, PO4, L. 53, fl. 4.

1461 - Carta de António de Sousa de Macedo a Francisco de Mello, em Rau, V. (ed.), *Livro de Cartas que screverão ao Ilustrissimo Senhor Francisco de Mello marques de Sande, sendo embaixador extraordinario em Inglaterra e França em os annos de 658 athe 665*, Lisboa, 1969, p. 105-106.

1462 - J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica...*, vol. VIII, p. 97.

1463 - António Carreira, *As Companhias Pombalinas*, 2ª ed., Lisboa, 1983. Apêndice documental: "Representação Feita em 1755 pelos deputados da Mesa do Espirito Santo dos Homens de Negócio de Lisboa contra a instituição da Companhia do Grão-Para", pp. 314-316.

privilegiadas, sociedades anónimas de capitais, sempre coladas a um regime de comércio antónimo da concorrência, não foram empreendimentos aplaudidos por todos os grandes capitalistas, judeus ou cristãos.

CONCLUSÃO

Conclusão ou síntese: chega o momento de retomar as questões desbravadas em cada um dos capítulos anteriores, libertando-as do aparato analítico para se destacar o essencial. Procurou-se um sistema portuário que desse contornos operativos ao conceito de "vocação atlântica", ferramenta do grande historiador e pensador, Jaime Cortesão. Indagaram-se as interacções do tráfico e do transporte, na mira de ganhos ou perdas de eficiência capazes de explicar as conjunturas do ciclo do açúcar brasileiro. Ponderaram-se os efeitos da guerra nas trocas, pelo risco acrescido que introduzia nas expectativas dos agentes. Questionou-se o papel da Companhia Geral do Comércio do Brasil na geografia económica do Reino e na redução dos custos de protecção exigidos aos operadores do negócio brasileiro. Perscrutaram-se as causas possíveis do insucesso da empresa ou, antes, das contestações que gerou ou de que foi vítima.

Explorando o rico filão documental dos cartórios notariais, em depósito nos arquivos distritais de Lisboa e Porto, e atendendo a alguns dos resultados de pesquisas em Viana, construíram-se diversas séries, uma das quais respeitante aos destinos de cada navio evocado em contratos de fretamento ou de crédito a risco. Assiste-se ao domínio do Brasil, certificando que o principal dos negócios de Lisboa estava no açúcar. A colónia justificou 40% das escrituras entre 1580 e 1663, ponderação não igualada por nenhum outro espaço ultramarino. Sendo o destino mais citado, convém reconhecer a sua relativa discrição, tanto mais evidente quanto as mesmas fontes em Viana da Foz do Lima acusaram um contraste merecedor de reparo. O perfil do tráfego que passava pela vila distinguia-a de Lisboa, quer pela maior importância do Brasil quer pela fragilidade das relações africanas ou dos portos peninsulares. Neste confronto adquiriu nitidez o carácter multifacetado dos fluxos externos que abraçavam Lisboa. Um passo em direcção ao esclarecimento de um dos problemas centrais: os portos marítimos hierarquizam-se pela estrutura das respectivas relações externas. A diversidade de Lisboa, face a uma excessiva especialização de Viana, conferia àquele porto uma posição cimeira que o ciclo do açúcar, na economia colonial brasileira, não questionaria de imediato. Seja. Mas em qualquer dos centros marítimos em análise foi patente a atracção do Atlântico Sul na mobilização dos capitais no século XVII.

O número de viagens preparadas com intenção de regresso elege a importação, mais do que a exportação, como o intuito fundamental da construção das rotas brasileiras, embora se surpreenda um período onde se calam, com inesperada frequência, as cargas de retorno. Numa análise mais detalhada sobre as taxas de utilização dos navios em trânsito, conforma-se esse padrão de viagem com uma possível valorização das cargas exportadas, numa época em que o tráfico de açúcar desanimava a praça de Lisboa. Os anos de 1614-1623, por vários indicadores, adquiriram as feições próprias de uma fase de charneira, crítica para Lisboa perder o seu lugar cimeiro como porto de tráfico e de armação.

Ora determinando as descargas em Viana, ora transferindo capitais para agentes correspondentes do Porto, Lisboa colaborou na prosperidade dos restantes centros litorâneos. Eis a pertinência do conceito "vocação atlântica", desde que se lhe dissocie a ideia de uma relação concorrencial entre burguesias locais. A interpretação realizada nesta dissertação sublinha a noção de uma complementaridade portuária. Cotejadas as fontes notariais com outras emanadas do Poder Central, certificou-se serem três os portos de tráfico com relevância: Lisboa, Porto e Viana. Que se completam na geografia dos circuitos de reexportação, que se hierarquizam na pluralidade das comunicações controladas e nas receitas aduaneiras geradas. Hierarquia mutável, contudo. Na verdade, o esboço dessa reordenação dos espaços do Reino, no seio da economia atlântica, carece de fontes específicas. Faltando os registos alfandegários, a análise foi indirecta, a partir de notícias sobre os valores dos contratos do Consulado ou atendendo a um ou outro balanço coevo das receitas do Estado. Quis-se contornar as lacunas, dispensando atenção às redes mercantis que punham estes portos em contacto. Só assim se compreende por que sustentou Lisboa um tráfico que passava por Viana ou pelo Porto.

Redes mercantis urdidas numa constante migração, interna e externa, merecendo os comerciantes o apelido de "peregrinos", segundo o olhar de Duarte Gomes Solis. Deslocações ditadas pelas oportunidades logísticas oferecidas por cada porto. Faltou, porém, esclarecer melhor as condicionantes dessas oportunidades. Elegeram-se os enquadramentos político-diplomáticos e as instituições. A presença esmagadora dos "ministros do contrabando", reiniciada a guerra em 1623, asfixiava Lisboa, no momento em que os estaleiros do Porto davam facilidades a uma armação organizada por agentes

da cidade e das suas imediações. Dois factores correlacionados que ajudam a explicar a descentragem da economia portuguesa do Tejo para o Douro, sendo a copropriedade dos navios - enleando mercadores-armadores dos três portos de tráfico - a melhor evidência de uma relação complementar entre os portos. Por outro lado, a ausência de uniformidade nos procedimentos alfandegários colocaria Viana em posição favorável para porto de tráfico, pelo menos enquanto gozou de uma pauta preferível para os importadores. Um estudo mais aturado deste grupo social trará, porventura, novos esclarecimentos dos processos inerentes à reordenação dos espaços. As renovações sofridas pelo grupo mercantil podem exercer um papel determinante e aqui secundarizado, porque carente de outro tipo de abordagem que escolhesse o estudo dos negociantes como prioritário. Convém recordar que o período de ascensão do norte é concomitante de uma crise, fundamental para um processo de depuração dos operadores. Nada desmente que por trás da escalada do Norte, consentida por Lisboa, se descortine gente oriunda do Porto aqui radicada, mas permanecendo em rede com a cidade de origem. Haveria a esclarecer, por que razão se deslocou um Gaspar Pacheco para Lisboa, quando mantinha os seus negócios no Porto, a cidade que, então, controlava a parte esmagadora das viagens brasileiras, contando com capitais manipulados por correspondentes de negociantes exteriores à cidade do Douro. Ficaram por esclarecer detalhadamente os mecanismos financeiros destas transferências de capitais. Não está claro se os homens do Porto seriam credores de comerciantes de Lisboa, ou se, pelo contrário, quando avançavam capitais para armação o faziam por terem dívidas passivas para com negociantes da capital.

Se permanece incompleta a pesquisa para descortinar os factores que interferiam nas mutações de hierarquia portuária, dá-se por comprovada a mudança durante o período filipino: o lugar de Lisboa na economia atlântica alterou-se. A ruptura é posterior a 1620. Nesta periodização se afastam as conclusões do presente trabalho das propostas de Mauro. A crise do século XVII molda uma diferente geografia económica, retirando à cidade, cabeça do Reino, o seu papel de centro de tráfico e de armação. Uma disfunção perturbadora, capaz de pôr o Senado a corresponder-se com Madrid em tom pouco submisso. A geografia da Restauração é, na verdade, sintomática da perda de protagonismo do porto da cidade, como cria Jaime Cortesão, não como julgou Mauro, supondo haver nova ascendência de Lisboa nos anos de

1620 a 1640. Mas o relativo eclipse do Tejo foi consentido pelo grupo mercantil da urbe. E aqui se afastam novamente as conclusões desta dissertação das leituras que têm sido feitas de Cortesão. Insistindo-se nas redes e na itinerância mercantil, viu-se na faixa atlântica um sistema, uma articulação interportuária, carente de um centro mas estranho à noção de concorrência, porque fruto da cooperação entre grandes mercadores. A pequena burguesia, em oposição à grande burguesia da capital, não aparece colada às finanças de D. João IV, como já o testara David Grant Smith. As forças sociais que suportariam as finanças da Restauração fazem parte de Lisboa, do Porto e de Viana. Em actuação conjunta, participando em sociedades navais pluriportuárias, agarraram o negócio brasileiro em época de alto risco, valendo-se depois, na sua proximidade ao Poder, das fortunas acumuladas nos anos vinte e trinta do século XVII. Inscreviam-se no patamar dos grandes comerciantes, inseridos nos circuitos internacionais, e vieram a acalentar o projecto da Companhia Geral.

A distinção entre grandes e pequenos comerciantes intercepta a análise portuária. O período da Companhia espelha essa fractura e ajuda a confirmar aquela hipótese explicativa. O discurso político da oposição à empresa sublinharia a quebra das receitas aduaneiras pelo regresso da polarização dos fluxos coloniais em Lisboa. Mas o monopólio concedido à Companhia era assunto polémico por marginalizar o pequeno operador, o comerciante de ocasião, o produtor de géneros alimentares que episodicamente traficava os frutos da terra para obter umas parcas caixas de açúcar. Os grandes mercadores excêntricos à capital, reorientaram o negócio. Apostaram nos produtos não estancados porque se valiam das redes internacionais e nacionais, expedindo têxteis, ferro e cobre e reexportando o açúcar que, se não vinha directamente, era reenviado a partir de Lisboa. O advogado da Companhia, Pedro Fernandes Monteiro, trataria de substimar estas queixas dos lugares e portos de mar, relembrando que uma das razões cruciais para a quebra das receitas aduaneiras estava na gradual demissão da navegação estrangeira, atribuindo-a à divulgação do milho no Entre-Douro e Minho. Portanto, só em algumas localidades se sentiriam os efeitos da Companhia, não pela polarização do tráfego, mas pelo monopólio, e pela desistência, devido a outra ordem de razões, da navegação estrangeira, a transportadora do "pão de fora".

Reconhecendo que os circuitos europeus estariam integralmente dominados pelas frotas estrangeiras, como Virgínia Rau já denunciara, tornou-se operativa a diferença entre rotas primárias e rotas de distribuição, tal como determinou Vitorino Magalhães Godinho. Um contraste útil para classificar produtos em circulação ou utensilagens náuticas, mas também, e sobretudo, por lhe estar associado um enquadramento institucional próprio. As rotas primárias, sujeitas a uma política de "pacto colonial", garantiram aos armadores nacionais uma capacidade de intervenção que lhes poderia ser negada caso se mantivessem abertas a unidades estrangeiras, a muitas das urcas hamburguesas. Mas o receio da concorrência não lembra apenas os postulados mercantilistas. Embora a salvaguarda das receitas fiscais, numa tentativa de impedir o contrabando, fosse o móbil imediato da promulgação de alvarás que vão limitando a acção de estrangeiros no tráfego e tráfico colonial, na verdade, os custos de armação e o preço dos navios deveriam ser, em termos relativos, mais elevados na marinha portuguesa que nas estrangeiras. Se for considerada a razão entre capital fixo e circulante, surge a diferença desfavorável aos armadores nacionais. O elevado custo da construção naval incentivaria a escolha imediatista por caravelas assim como colocaria, em termos comparativos, as taxas de frete a níveis pouco competitivos. Uma vez em expansão a cultura do açúcar, a exclusividade nacional no Atlântico Sul, só questionada com a abertura da Companhia Geral a efectivos europeus, colocava a marinha portuguesa diante de um desafio que absorveria muitos dos recursos disponíveis para dar resposta a uma procura crescente dos seus serviços. Desta forma, a protecção institucional das rotas brasileiras dividia as águas, servindo, indirectamente, os transportadores estrangeiros, senhores das comunicações europeias e dominadores dos circuitos de reexportação. Tal dependência justifica a importância atribuída aos embargos portuários como uma das afrontas à prosperidade do porto de Lisboa, na senda da tese de Jonathan Israel, e esclarece a impressão de Pedro Fernandes Monteiro sobre as razões da crise de Viana como entreposto do açúcar.

As estimativas da produção de açúcar visaram apenas aferir o grau de exigência a que se expôs o sector dos transportes e de que forma se adaptou a oferta de serviços. Assinalou-se em que medida as ligações brasileiras foram avessas à concentração do tráfego ou ao aproveitamento de economias de escala na armação, havendo um século de experiência na Rota do Cabo, de características antagónicas. O modelo criado para o Oriente, que se esperaria

comportar uma redução de custos de protecção, não serviu de exemplo ao tráfego no Atlântico, pelo menos até se instalar nos círculos políticos a convicção de que aquela modalidade, ou a sua variante da Carreira das Índias, imporia um controlo institucional. Uma inovação definitivamente consagrada na criação da Companhia Geral e que perturbaria muitas das regras elementares da economia e finanças brasileiras, pouco afeiçoadas a um tráfego concentrado. Até lá, uma navegação livre e disseminada ao longo dos vários meses do ano, receptiva a navios de pequeno porte, garantiu as comunicações entre o Reino e a colónia. Por isso, o aumento da procura de transporte acicatou os armadores crédulos nas virtudes do pequeno investimento, em termos relativos, transformando-se centros piscatórios em portos de armação. Assim se assistiu à profusão das caravelas - não a caravela redonda, com mais de cem toneladas, mas antes a sua pequeníssima versão, de aparelho latino - uma vez retiradas de cena as urcas hamburguesas.

O período em que a caravela estigmatizou a frota, foi, no entanto, breve, entre 1601 e 1614. A estrutura da oferta de transporte sofreu transformações. Mas essa dinâmica não se relaciona com a maior ou menor preponderância de certos portos de armação secundários. Muitas das caravelas, depois substituídas por naus, haviam sido preparadas para a viagem por mestres residentes em Alfama. Lisboa participou da euforia, tal como Matosinhos ou Viana. Os portos de armação de caravelas, à excepção de Peniche, reconverteram a sua frota quando a preferência dos carregadores se inclinou para as naus, pelo que prometiam contra a pirataria berbere. Ao invés, as esquadras da WIC, depois de 1624, voltaram a premiar um navio ligeiro, apto para a fuga. Tais mutações foram perspectivadas como respostas dos agentes a níveis de risco diferenciado, na busca de rendas de protecção, mais do que a factores exclusivamente económicos, ainda que a economia e o risco introduzido pela guerra, não sejam, na verdade, realidades destrinçáveis. As taxas de frete variaram em função do aumento da probabilidade dos ataques serem bem sucedidos.

A economia do transporte e sua interacção com as conjunturas de tráfico foi, portanto, problema submetido ao espectro da cronologia político-militar e à sensibilidade dos operadores ao risco. Porque era a guerra, sem protecção, que aumentava os juros do crédito à armação, repercutindo-se nas taxas de frete; porque convidava a celebrar contratos de seguro no exterior; porque apostavam os agentes económicos na integração vertical - do tráfego,

do tráfico e até da produção do açúcar - como via de redução de custos de transacção. Finalmente, porque a guerra exacerbava os comportamentos especulativos, aumentando os prémios de arbitragem e exercendo um forte estímulo na economia das trocas.

Na análise dos factores que mais terão bulido com a eficiência dos transportes, as conclusões de Joseph Shepherd e Gary Walton, sobre a importância, a montante, das infra-estruturas portuárias e das redes mercantis, foram aqui relativizadas. Concluiu-se que boas taxas de utilização dos navios seriam o factor decisivo para aumentar a rentabilidade, relegando para segundo plano os ganhos eventualmente conseguidos numa compressão dos custos. As viagens directas, encurtando as despesas pelo tempo, ou a aposta em pequenos navios, para reduzir o montante dos capitais fixos, seriam estratégias com fracos resultados. Em causa estava a pior exploração da capacidade do transporte associada ou à dispersão do tráfego ou àquele padrão de viagem, por oposição aos benefícios obtidos no aproveitamento de uma escala que aumentasse a quantidade de carga transportada.

As escalas nos arquipélagos qualificaram o vinho como produto fundamental nos circuitos de exportação e remeteram para outros fins as paragens africanas. Os escravos foram fugindo ao controlo do Reino, quando o seu destino era o Brasil. Assim, a rota do açúcar desenha um trajecto de extremidades tripartidas, no Reino e na colónia, convergindo nas Canárias ou na Madeira, enquanto centros essenciais à rentabilização do transporte no troço de ida. A conjuntura de guerra, posterior a 1624, com a WIC a fazer estragos, trouxe uma inesperada rentabilidade no transporte nas viagens com escala, equiparando os resultados ao início do período em estudo. Os anos de Tréguas destoam, marcados por um mau desempenho do sector e seu gravame na conjuntura de crise do tráfico. Observações necessárias a aferir as interacções entre o tráfico e o transporte. As ineficiências deste sector parecem críticas para afundar as conjunturas negativas do tráfico, mas indiferentes em períodos em que os prémios de arbitragem superam largamente os custos da circulação. As Tréguas, por oposição aos períodos de guerra, mostraram-se funestas para a economia brasileira.

Assim se sustentou a tese arrojada de que a guerra em Pernambuco salvou o Brasil de se perder, para os grandes comerciantes da praça de Lisboa... Porque fez a filtragem do grupo, ficando à tona os que souberam arriscar. A concentração social do tráfico emerge como uma das tendências

em Pernambuco e suas conexões aos interesses dos banqueiros de D. João IV. Reforma na marinha e auxílio aos revoltosos: dois argumentos de peso para o Estado namorar o grupo mercantil, além da elite já cativada, para financiar uma companhia destinada a defender a navegação e sustentarem-se assim as receitas aduaneiras. O Reino repudiou o tratado de restituição de Pernambuco aos holandeses, negociado por Sousa Coutinho e pelo seu coadjuvante, o Pe António Vieira, o veemente defensor daquela solução diplomática. A Companhia seria, pois, um instrumento de oposição ao Jesuíta, não uma das suas obras.

O "Comércio" de Lisboa avançou no projecto de "privatização" da defesa, mas a reforma na marinha ficou por cumprir. Alegadas dificuldades financeiras da empresa - que nunca chegou a reunir capital inicial suficiente, fechando a venda de participações poucos meses depois da promulgação dos seus estatutos - estariam na origem do seu fracasso. Mas falharia também porque foi constantemente afrontada pelos círculos políticos, centrais e locais, tendo até na câmara de Lisboa um temível adversário. A interpretação das críticas não autoriza a ver nos outros portos uma insurreição contra Lisboa, embora senhora de um tráfico e de um tráfego novamente centralizado nos seus cais. A oposição estava na própria cidade, no aparelho de Estado, no seio da empresa, nos accionistas que foram compelidos a participar, numa utilização perversa do alvará de isenção de confisco. Mas a censura usava de múltiplos argumentos. Alguns puderam ser desmontados pelo cotejo com outras fontes, nomeadamente alfandegárias. Outros, porém, confirmaram-se. A precariedade do sistema de frotas e as falhas no abastecimento do Brasil formam uma gama sombria de deficiências a manchar a imagem da Companhia. Mais, se a sua criação visaria erradicar a breve trecho as caravelas, pouco foi alcançado. A Companhia serviu-se delas nas comunicações mais arriscadas, enquanto Pernambuco esteve sob ameaça holandesa. A prática de concessão de licenças também favorecia o pequeno navio, hábil na fuga ao inimigo, adequado a portos de enseada onde as armas da WIC não chegavam.

As caravelas continuaram nas águas do Atlântico Sul. Nos anos setenta de Seiscentos, o Pe António Vieira julgaria terem sido logo exterminadas, mas fontes temporalmente mais próximas do período de existência da Companhia, remetem, talvez, esse sucesso para épocas bem posteriores. Na sua adiantada idade, a memória traía o jesuíta. A caravela,

essa escola de cobardia, persistia, apesar dos comboios, apesar da legislação. De navio das descobertas, transformou-se numa das armas de Portugal. O Reino fintou o perigo holandês com a arte de bem fugir. E assim se desgastou o inimigo numa outra guerra de trinta anos. Navio de glória, então. Merece servir de logotipo da Universidade Técnica de Lisboa, onde se espera defender, não a caravela, mas a presente dissertação de doutoramento.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS DE LISBOA

.Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa

Provimento da Saúde, Liv 2.

.Arquivo Histórico Distrital de Lisboa, Torre do Tombo

.*Cartórios Notariais* : Cartório 1, Caixas 1 a 49 (1568 a 1663)
Cartório 7A, Caixas 1 a 67 (1563 a 1663)
Cartório 9A, Caixas 1 a 40 (1600 a 1663)
Cartório 11, Caixas 1 a 75 (1600 a 1663)
Cartório 12A, Caixas 1 a 40 (1600 a 1663)
Cartório do Distribuidor, Caixa 1

.Arquivos Nacionais, Torre do Tombo

Miscelâneas do Convento de Nª Srª da Graça, nº 551
Manuscritos da Livraria, nº1146
Armário Jesuítico, caixa 1, Maço 29, d. 32
Inquisição:
Conselho Geral, Livro 160 (Índice de Correspondência para Coimbra)
de Lisboa, Livro 6
Livro 8
processos nº 4474, nº 6707, nº 8132, nº 11559
de Coimbra, Livro 18, (Correspondência recebida de Comissários e Familiares)
Livro 25, (Correspondência do Conselho Geral)
processos nº 448, nº1447, nº 6070, nº 6703, nº 6 900, nº 8237.
Corpo Cronológico :
Parte I, Maço 114, docs: 72, 114, 129, 130, 131, 132, 160, 162, 163, 166;
Maço 115, docs: 5, 12, 13, 18.
Parte II, Maço 307, docs: 28, 53, 56, 59, 74, 79, 88, 100, 101, 105, 106, 132,135,
Maço 308, docs: 51, 59, 104, 106, 132, 142, 154, 160,

Maço 309, docs: 13, 69,
Maço 310, docs: 28, 31, 32, 40, 89, 95, 103, 111, 121, 136, 150, 153,155, 159,
Maço 311, docs: 21, 27, 54, 67, 85, 88, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 102, 105, 110, 112, 118, 132, 134, 144, 147, 151,152,159, 160, 161, 162,
Maço 312, docs: 48, 110, 118;
Maço 313, doc. 4,
Maço 314, doc. 112

Feitoria Portuguesa da Antuérpia, Livros de Avarias nº1 e nº4
Ministério do Reino, Livros, 161, 162, 163 e 165
Cortes, Volume XV

.Arquivo Histórico Ultramarino

Documentos Avulsos:

.*Bahia*

Números: 1, 3, 52, 71, 170, 187, 206, 285, 291, 484, 485, 594, 595, 597, 603, 655, 665, 782, 795,781, 784, 816, 853, 873, 875, 883, 884, 885, 887, 891, 910, 913, 914, 944, 950, 989, 990, 1005, 1164, 1183, 1184, 1253, 1354, 1381, 1387, 1407, 1413, 1474, 1497, 1517, 1557, 1591, 1619.

.*Pernambuco*

Caixas 1, 2, 3, 4 , 5.

Índia

Caixa 9, nº 113

Códices:

.*Conselho Ultramarino*

Códices nº: 13, 14, 15, 31, 33, 35, 35A, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 172, 173.

.Biblioteca do Palácio da Ajuda

.*Miscelâneas Manuscritas*

49-X-10
50-V-35
50-VIII-6

51-V-48
51-VI-34
51-VI-43
51-VIII-42
51-X-3

.Biblioteca Nacional de Lisboa

Reservados

Ms. 250, nº19
Códice 637, *Memorial de Várias Cousas Importantes*
Códice 1551
Códice 1570,
Códice 1202 A, *Ley sobre o modo que hamde andar armadas as naos e nauios que partirem deste Reyno para as partes ultramarinas*
Códice 2257

.Colecção Pombalina

474, 647, 654

.Colecção em Organização

Caixa 30, anos 1653-1657, "Comerciante Ribeiro".

ARQUIVOS DO PORTO

.Arquivo Histórico Distrital do Porto

Cabido da Sé,

Livros 114 a 145: Livros de Redízima e Portagem (ano1639 a 1663)

Cartórios Notariais

Ofício 1º, 3ª série,
Livros 67 a 187 (1580 a 1652 - fim da série)
Ofício 1º, 4ª série,
Livros 143 a 154
Ofício 2º,
Livros 3 a 15 (1595 a 1600)
Livros 24 a 32 (1605 a 1610)
Livros 35 a 61 (1613 a 1622)

Livros 68 e 69 (1625)
Livros 74 e 75 (1628)
Livros 92 a 108 (1636 a 1647)
Livros 112 a 121 (1650 a 1664)

Ofício 4°, 1ª série
Livros 1 a 6 (1600 a 1602)
Livros 9 e 10 (1621 a 1624)
Livros 19 a 26 (1632 a 1637)
Livros 38 a 54 (1647 a 1663)

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

Códice I-1,2,35
11-2-38
2, 4, 26 "Registo de declarações de mestres dos navios na Bahia"

FONTES IMPRESSAS

Albuquerque, Matias de, "Informação sobre a diminuição das frotas do Brasil" in **Vianna**, Hélio, *Matias de Albuquerque*, Rio de Janeiro, 1944.

***Arquivo** Pitoresco*, Vol. III, p.32 e 43.

Azevedo, Pedro de, "O empréstimo de 1631, destinado à recuperação de Pernambuco", *Revista de História,* n°1, 1912, pp.179-183.

Barléu, Gaspar, *História dos Feitos Recentemente Praticados durante Oito Anos no Brasil,* (tradução e org. de Cláudio Brandão e Mário G. Ferri), S. Paulo, 1974.

Brandão, Ambrósio Fernandes, *Diálogos das Grandezas do Brasil,* (org. e notas de José Antônio Gonsalves de Mello), Recife, 3ª ed., 1997.

Brandão, João, *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552* (org. e notas de José Feliciano Alves) , Lisboa, 1990.

Brazão, Eduardo, *Alguns Documentos da Biblioteca da Ajuda sobre a Restauração*, Lisboa, 1940.

"Breve Discurso sobre o Estado das quatro capitanias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Parahyba e Rio Grande situadas na parte setentrional do Brasil, *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano*, n° 34, Recife, 1887.

Caminha, Gregório Martins, *Tractado em Forma de Libellos e das Allegações Judiciais e de Processo do Juizo Secular e Eclesiástico e dos Contratos com suas Glosas, reformado de novo com addições pelo Doutor João Martins da Costa,* Lisboa, 1610.

Cardim, Fernão, *Tratado da Terra e Gente do Brasil,* 3ªed., S.Paulo, 1939.

Coelho, J. Laranjo (ed.), *Cartas d'El Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza), embaixador em França,* vol. I-II, Lisboa, 1942.

***Collecção** Cronológica de Leis Estravagantes Posteriores a Nova Compilação das Ordenações do Reino,* Parte II, vol. I, Lisboa, 1819.

***Collecção** de Notícias para a História e Geografia das Navegações Ultramarinas que Vivem nos Domínios Portugueses.* Academia das Sciências, Tomo II, 2ª ed., 1867.

Conde da Ericeira, *História de Portugal Restaurado,* (António Álvaro Dória ed.), vol I-IV, Lisboa, 1945.

Costa, Leonor Freire, "Os Regimentos sobre a Matrícula dos Oficiais da Navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626", *Revista de História Económica e Social*, nº25, 1989, pp.89-125.

***Documentos** Holandeses*, vol. I, Rio de Janeiro, 1946.

***Documentos** para a História do Açúcar*, vol. I -III, Rio de Janeiro, 1956.

Falcão, J. Figueiredo, *Livro em que se contem toda a Fazenda e Real Património do Reyno de Portugal, Índia, Ilhas Adjacentes de sua Coroa e outros muitos particulares, 1607,* Lisboa, 1859.

Faria, Manuel Severim de, *História Portugueza e de Outras Provincias do Occidente, desde o anno de 1610 até o de 1640,* (Barão de Studart ed.), Recife, 1903.

Fonseca, H. Quirino da, *Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 96, 97, 1600, 1603*, Lisboa, 1938.

Freire, A. Braamcamp, "Cartas de Quitação d'el Rei Dom Manuel", *Archivo Historico Portuguez*, vol. II, Lisboa, 1904.

Freire, Francisco de Brito, *Nova Lusitania: Historia da Guerra Brasilica e purissima alma e saudosa memoria do Serenissimo Principe Dom Theodosio principe de Portugal e principe do Brasil*, Lisboa, 1675.

Góis, Damião de, *Descrição da Cidade de Lisboa*, tradução do latim por José Felicidade Alves, Lisboa, 1988.

Laet, Joannees de, *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu começo até ao fim do ano de 1636*, Vol. II, Rio de Janeiro, 1925.

***Leys** e Provisões que el Rei Dom Sebastião nosso senhor fez depois que começou a governar*, Coimbra, 2º ed. 1816

***Livro** primeiro do Governo do Brasil (1607-1633)*, Rio de Janeiro, 1958

"Livro Segundo do Governo do Brasil", *Anais do Museu Paulista*, Tomo III, 1927, pp.1-128.

***Livro** que da Rezão do Estado do Brasil*, ed. fac, Rio de Janeiro, 1965.

Mauro, Frédéric, *Le Brésil au XVII ème siècle: documents inédites relatifs à l'Atlantique Portugais*, Coimbra, 1961.

Mello, José António Gonsalves de (ed.), *Denunciações e Confissões de Pernambuco, 1593-1595*, Recife, 1984.

Melo, D. Francisco Manuel de, *Epanáforas de Vária História Portuguesa,* Edgar Prestage, (ed.), 3ª ed., Coimbra, 1931.

Mercado, Tomas de, *Summa de Tratos y Contratos*, Sevilla, 2ª ed., 1571.

Moreau, Pierre, *História das Últimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses e relação de viagem ao País dos Tapuias* , (José Honório Rodrigues e Leda Boechat Rodrigues ed.), S. Paulo, 1979

Nieuhof, Joan, *Memorável Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil (1640-1649)*, (José Honório Rodrigues ed.), S. Paulo, 1942.

Oliveira, Eduardo Freire de, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, Vol. I-XVII, Lisboa, 1882-1911.

Oliveira, Nicolau, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, ed. 1804

***Ordenações** Manuelinas*

***Ordenações** Filipinas*

Prestage, Edgar , "O Conselho de Estado. D. João IV e D. Luísa de Gusmão", *Arquivo Histórico Português*, vol. XI, 1917, pp.242-275.
- "Três Consultas do Conselho da Fazenda. 1656-1657", *Revista de História*, nº 9, 1920, pp. 105-126.

Prestage, Edgar e **Azevedo**, Pedro (eds.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho durante a sua embaixada na Holanda*, vol. I-III, Coimbra, 1920-1926.

Rau, Virgínia e **Espinosa**, M.F. (eds), *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval Respeitantes ao Brasil*, vol. I, Coimbra, 1954.

Rau, Virgínia - *(ed.) Livro de Cartas que escreverão ao ilustrissimo senhor Francisco de Melo Marquês de Sande, sendo embaixador extraordinario em Inglaterra e França em os annos de 1658 athe 1665*, Lisboa, 1969.

Salvador, Frei Vicente do, *História do Brasil, 1500-1627*, (Capristano de Abreu ed.), S. Paulo, 7ª ed., 1982.

Santarém, Pedro de, *Tratado de Seguros*, (Moises Bensabat Amzalak ed.), Lisboa, 1959.

Santiago, Diogo Lopes, *História da Guerra de Pernambuco e Feitos Memoráveis do mestre do campo João Fernandes Vieira, herói digno de memória, primeiro aclamador da guerra*, (1ª ed. 1661), (Leonardo Dantas Silva ed. e estudo introdutório de José Antônio Gonsalves de Mello), Recife, 1984.

Silva, J. Andrade e, *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*, Vol. I-X Lisboa, 1854-1859.

Soares, Pe Francisco, *Coisas Notáveis do Brasil (1591)*, Rio de Janeiro, 1966.

Solis, Duarte Gomes, *Discursos sobre los Comercios de las dos Indias*, (Moises Bensabat Amzalak ed.), Lisboa, 1943.

Sousa, Gabriel Soares, *Notícias do Brasil* (1587), 3° ed., S. Paulo, 1938.

Moreau, Pierre, *História das Últimas Lutas no Brasil entre Holandeses e Portugueses e relação de viagem ao País dos Tapuias* , (José Honório Rodrigues e Leda Boechat Rodrigues ed.), S. Paulo, 1979

Nieuhof, Joan, *Memorável Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil (1640-1649)*, (José Honório Rodrigues ed.), S. Paulo, 1942.

Oliveira, Eduardo Freire de, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, Vol. I-XVII, Lisboa, 1882-1911.

Oliveira, Nicolau, *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, ed. 1804

***Ordenações** Manuelinas*

***Ordenações** Filipinas*

Prestage, Edgar , "O Conselho de Estado. D. João IV e D. Luísa de Gusmão", *Arquivo Histórico Português*, vol. XI, 1917, pp.242-275.
- "Três Consultas do Conselho da Fazenda. 1656-1657", *Revista de História*, nº 9, 1920, pp. 105-126.

Prestage, Edgar e **Azevedo**, Pedro (eds.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho durante a sua embaixada na Holanda*, vol. I-III, Coimbra, 1920-1926.

Rau, Virgínia e **Espinosa**, M.F. (eds), *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval Respeitantes ao Brasil*, vol. I, Coimbra, 1954.

Rau, Virgínia - *(ed.) Livro de Cartas que escreverão ao ilustrissimo senhor Francisco de Melo Marquês de Sande, sendo embaixador extraordinario em Inglaterra e França em os annos de 1658 athe 1665*, Lisboa, 1969.

Salvador, Frei Vicente do, *História do Brasil, 1500-1627*, (Capristano de Abreu ed.), S. Paulo, 7ª ed., 1982.

Santarém, Pedro de, *Tratado de Seguros*, (Moises Bensabat Amzalak ed.), Lisboa, 1959.

Santiago, Diogo Lopes, *História da Guerra de Pernambuco e Feitos Memoráveis do mestre do campo João Fernandes Vieira, herói digno de memória, primeiro aclamador da guerra*, (1ª ed. 1661), (Leonardo Dantas Silva ed. e estudo introdutório de José Antônio Gonsalves de Mello), Recife, 1984.

Silva, J. Andrade e, *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*, Vol. I-X Lisboa, 1854-1859.

Soares, Pe Francisco, *Coisas Notáveis do Brasil (1591)*, Rio de Janeiro, 1966.

Solis, Duarte Gomes, *Discursos sobre los Comercios de las dos Indias*, (Moises Bensabat Amzalak ed.), Lisboa, 1943.

Sousa, Gabriel Soares, *Notícias do Brasil* (1587), 3º ed., S. Paulo, 1938.

Sousa, José Campos Coelho e, *Sistema ou Collecção de Regimentos Reais*, Tomo V, Lisboa, 1783.

Van der Dussen, Adrien, *Relatório sobre as capitanias conquistadas no Brasil pelos Holandeses (1639). Suas condições económicas e sociais*, (José Antônio Gonsalves de Mello ed e notas), Rio de Janeiro, 1947.

Vasconcelos, Luís Mendes - *Do Sítio de Lisboa, Sua Grandeza, Povoação e Comércio etc. Diálogos de Luis Mendes de Vasconcelos*. Ed. facs. 1608, Lisboa, 1803.

Vieira, Pe António, *Cartas do Padre António Vieira*, (J. Lúcio de Azevedo ed.), Vol. I-III, Coimbra, 1925-1928.
- *Obras Escolhidas*, (António Sérgio ed.), Vol. III, Lisboa, 1951.

Walbeek, Jean de, "Relatório do Conselho Político no Brasil apresentado aos Directores da Companhia das Índias Ocidentais, 2 de Julho de 1633", em *Documentos Holandeses*, vol I, Rio de Janeiro, 1946.

BIBLIOGRAFIA CITADA

1- Obras Politemáticas de Enquadramento

1.1- Geral

Barbour, Violet, *Capitalism in Amsterdam in the 17 th Century*, Baltimore, 1950.

Braudel, Fernand, *Civilização Material, Economia e Capitalismo*, Vol. I-III, Lisboa, 1993.

***The Cambridge** Modern History*, Vol. IV, Cooper, J. P. (dir) *The Decline of Spain and the Thirty Years War (1609-48/59)*, Cambridge, 1970.

Chaunu, Pierre, *A História como Ciência Social*, Rio de Janeiro, 1976.

Davis, Karol; **Noordegraaf,** Leo (eds.), *The Dutch Economy in the Golden Age*, Amsterdam, 1993.

Dollinger, Philippe, *La Hanse. XII-XVII ème Siècle*, s/l., 1988.

Dominguez Ortiz, Antonio, *Politica y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1983.

Elliot, J.H. - *El Conde-Duque de Olivares*, 6ª ed, Barcelona, 1991.
- *España y su Mondo. 1500-1700*, Madrid, 1991.

Febvre, Lucien, *O Probema da Descrença no Século XVI*, Lisboa, S/d.

Godinho, V. Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. I-IV, Lisboa, 1982-83.
- *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, 1990.

Israel, Jonathan, *The Dutch Republic and the Hispanic World (1606-1661)*, Oxford, 1986.
- *Dutch Primacy in the World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989.
- *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, London, 1990.

Léon, Pierre (dir.), *História Económica e Social do Mundo*, Vol. I, Tomo I-II, Lisboa, 1978.

Lynch, John, *España Bajo los Austrias*, Vol. I-II, 6ª ed., Barcelona, 1991.

Parker, Geoffrey, *España y los Paises Bajos, 1559-1659*, Madrid, 1986.

Parker, Geoffrey, **Smith**, Lesley, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, 2ªed., London-New York, 1997.

Roche, Daniel, *História das Coisas Banais*, Lisboa, 1998.

Tracy, James (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, 1990.
- (ed.),*The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1991.

Villari, Rosario (dir.), *O Homem Barroco*, Lisboa, 1995.

Wallerstein, Immanuel, *El Moderno Sistema Mundial*, vol. I-II, 3ª ed., Madrid, 1984.

1.2- Portugal e Brasil

Azevedo, J. Lúcio de, *Épocas de Portugal Económico*, 2ª ed., Lisboa, 1973.

Barros, J. Gama, *Historia da Administração Publica em Portugal nos séculos XII a XV*, vol. IX, 2ª ed, Lisboa, 1959.

Bethencourt, Francisco, **Chaudhuri**, Kirti, (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997.

Bouza-Alvarez, F., *Portugal en la Monarquia Hispanica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la Genesis de Portugal Católico*, vol. I-II, Madrid, 1986-1987.
-"1640 perante o Estatuto de Tomar", *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, nº9/10, 1993, pp. 17-27.

Boxer, Charles, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1602-1686*, Londres, 1952.
- *The Dutch in Brazil, 1624-1654*, Oxford, 1957.
- *O Império Colonial Português, 1415-1825*, Lisboa, 1981.

Buescu, Mircea, *História Económica do Brasil. Pesquisa e Análises*, Rio de Janeiro, 1970.

Cortesão, Jaime, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, 1974.

Disney, A., *Decadência do Império da Pimenta. Comércio Português na Índia no início do século XVII*, Lisboa, 1981.

Ferlini, Vera Lúcia Amaral, *Terra, Trabalho e Poder*, S. Paulo, 1988.

França, E. Oliveira, *Portugal na Época da Restauração*, 2ª ed., S. Paulo, 1997.

Godinho, V. Magalhães, *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 3ªed., Lisboa, 1977
- *Ensaios II. Sobre História de Portugal*, 2ªed., Lisboa, 1978.

Guedes, João A. Libanio e **Ribeiro**, Joaquim, *História Administrativa do Brasil. A União Ibérica: Administração do Brasil Holandês*, Vol. III, 2ª ed., Brasília, 1983.

Hespanha, António - *Visperas de Leviatán. Instituiciones y Poder Politico. Portugal, Siglo XVII*, Madrid, 1989.

Joyce, Joseph, *Spanish Influence on Portuguese Administration. A study of the Conselho da Fazenda and the Hapsburg Brazil, 1580-1640*, PhD, Univ. South California, 1974.

Justino, David, *A Formação do Espaço Económico Português*, Vol. I-II, Lisboa, 1988-1989.

Lima, M. de Oliveira, *Pernambuco. Seu Desenvolvimento Histórico*, 3ª ed., Recife, 1997.

Magalhães, Joaquim Romero, - "Panorama de l'Historiographie Portugaise Recente, XVI-XVIII Siècles", *La Recherche en Histoire du Portugal*, Paris, 1989, pp.33-40.
- *O Algarve Económico. 1600-1773*, Lisboa, 1993.

Marques, A.H. Oliveira, *Nova História de Portugal. Portugal na Crise do Século XIV e XV*, Lisboa, 1983.

Mattoso, José (dir.) e **Magalhães**, Joaquim Romero (coord.), *História de Portugal*, Vol. III, Circulo dos Leitores, 1994.

Mauro, Frédéric, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII ème Siècle*, Paris, 1983.
- *Études Économiques sur l'Expansion Portugaise (1500-1900)*, Paris, 1970.

Mello, Evaldo Cabral de, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654*, 2ªed., Rio de Janeiro, 1998.
- *O Negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*, Rio de Janeiro, 1998.

Mello, José Antônio Gonsalves de, *O Tempo dos Flamengos*, 2ªed., Recife, 1987.

Oliveira, António, *Poder e Oposição Política em Portugal (1580-1640)*, Lisboa, 1990.

Pedreira, Jorge M., *As Consequências Económicas do Império: Portugal (1451-1822)*, sep. *Análise Social*, nº146/147, 1998.

Pereira, Paulo (dir.), *História da Arte Portuguesa*, Vol. II, Círculo de Leitores, Lisboa, 1995.

Pombo, José Francisco Rocha, *História do Brazil*, vol V., Rio de Janeiro, S/d.

Prestage, Edgar, *As Relações Diplomáticas de Portugal com a França, Inglaterra e Holanda de 1640 a 1668*, Coimbra, 1928.

Rau, Virgínia, *Estudos de História Económica e Social do Antigo Regime*, Lisboa, 1984.

Ribeiro, Orlando, *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, 4ª ed., 1986.

Santana, Francisco e **Sucena**, Eduardo (dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994.

Serrão, J. Veríssimo, *História de Portugal*, vol. IV, Lisboa, 1976.
- *O Tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668)*, Lisboa, 1994.

Serrão, Joel, (dir), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, 1979.

Shwartz, Stuart B., *Sovereignty and Society in Colonial Brazil. The High Court of Bahia and its Judges, 1609-1751*, Los Angeles, 1973.
- *Segredos Internos. Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*, S. Paulo, 1995.

Simonsen, Roberto, *História Económica do Brasil, 1500-1820*, 5ª ed., S. Paulo, 1967.

Torgal, Luís Reis, *Ideologia Política e Teoria do Estado na Restauração*, vol.I-II, Coimbra, 1981.

Veloso, Queiroz, "O Brasil durante os 60 anos de administração filipina" em *Congresso do Mundo Português*, vol. IV, Lisboa, 1940, p. 153-159.

Vernhagen, Francisco Adolfo, *História Geral do Brasil*, vol I-II, 2ª ed., Rio de Janeiro, s/d.
- *História das Lutas com os Holandeses no Brasil desde 1624 até 1654*, Viena, 1871.

2- Enquadramento teórico, metodologia e noções operatórias

Bardet, Marie, "Activité Notariale en milieu Rural à l'Époque Moderne: essai de réflexion méthodologique", **Laffont**, Jean L. (ed.), *Problèmes et Méthodes d'Annalyse Historique de l'Activité Notarial,* Toulouse, 1991, pp.29-49.

Eggertsson, Thraínn, *Economic Behaviour and Institutions,* 5ª ed., Cambridge, 1995.

Eires Roel, Antonio, "La Metodologia de la investigacion historica sobre documentacion notarial: para un estudo de la cuestion. Introducion geral" em *Actas del II Coloquio de Metedologia Historica Aplicada. La Documentacion Notarial y la Historia,* vol I-II, Santiago de Compostela, 1984, pp.13-30.

Ekelund, Robert B e **Tollison**, Robert D. Jr., "On neoinstitutional theory and preclassical economies: mercantilism revisited", *The European Journal of the History of Economic Thought,* vol. 4, nº3, 1997, pp.376- 399.

Grenier, Jean-Yves, *L'Économie de l'Ancien Régime. Un Monde de l'échange et de l'incertitude,* Paris, 1996.

Laffont, Jaen L., "Problèmes et Enjeux de l'Analyse Historique de l'Activité Notariale" em **Laffont**, Jean L. (ed.), *Problèmes et Méthodes d'Analyse Historique de l'Activité Notariale (XV-XIX seècles). Actes du Colloque de Toulouse (15-16 sep. 1990),* Toulouse, 1991, pp.17- 28.
- (ed) *Problèmes et Méthodes d'Analyse Historique de l'Activité Notariale (XV-XIX seècles). Actes du Colloque de Toulouse (15-16 sep. 1990),* Toulouse, 1991.

Lane, Frederic, *Profits from Power. Readings in Protection Rent and Violence-controling Enterprise,* New York, 1979.

Magalhães, J. Romero, "No Trilho de uma Ambição, o Poeta-Historiador Jaime Cortesão (1910-1927)", *Cidadania e História. Em Homenagem a Jaime Cortesão,* Cadernos da Revista de História Económica e Social, 6-7, pp. 27-48.

Meyer, Jean, "L'apport notarial a l'histoire social de l'Époque Moderne en Europe", *Actas del II Coloquio de Metodologia Historica Aplicada. La Documentacion Notarial y la Historia,* vol I-II, Santiago de Compostela, 1984, pp.33-73
- "La documentation notarialle en Bretagne a l'Époque Moderne", **Vogler**, Bernard (ed.), *Les Actes Notariés. Source de l'Histoire Sociale XVI-XIX siècles. Actes du colloque de Strasbourg (Mars 1978),* Strasbourg, 1979, pp. 31-45.

North, Douglass, "Markets and Other Allocative Systems in History: the Challange of Karl Polanyi", *Journal of European Economic History,* nº6, 1977, pp. 703-716.

- *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, 1990.

Poisson, Jean-Paul, "Pour une étude statistique de la pratique notariale au XVII ème siècle: deux offices parisiens en 1610", em *Journal de la Société de Statistique de Paris*, 1971, pp. 337-345.
- "De quelques nouvelles utilizations des sources notariales en histoire économique (XVII-XX siècles)" em *Révue Historique*, vol. 269, 1973, pp.5-22.
- "Note Méthodologique sur l'Étude de l'Économie Maritime sur l'Ancien Régime", *Journal de la Société de Statistique de Paris*, 117 anné, 1976, pp. 341-345.
- "L'activité notariale comme indicateur socio-économique: l'example de la Fronde" em *Annales, E.S.C.*, n°5, 1976, pp. 996-1009.
-"Histoire et actes notariés. Problematique et methodologie" em **Vogler**, Bernard (ed), *Actes Notariés. Source de l'Histoire Sociale XVI-XIX siècles. Actes du colloque de Strasbourg (Mars 1978)*, Strasbourg, 1979, pp. 17-29.

Polanyi, Karl, *Primitive, Archaic and Modern Economies. Essays of Karl Polanyi*, **Dalton,** George (ed.), Boston, 1968.

Roncali, Leoni, *História do Notariado em Portugal*, Lisboa, 1889.

Steensgaard, Niels - "Violence and the Rise of Capitalism: Frederic Lane's Theory of Protection and Tribute", *Review*, vol. V, n°2, 1981, pp. 247-273.

Vazquez de Prada, Valentin, "Protocolos notariales e historia economica: credito, comercio, industria" em *Actas del II Coloquio de Metedologia Historica Aplicada. La Documentacion Notarial y la Historia*, vol.II, Santiago de Compostela, 1984, pp. 189-218.

Vogler, Bernard (ed.), *Les Actes Notariés. Source de l'Histoire Sociale. XVI-XX Siècles. Actes du Colloque de Strasbourg, Mars, 1978*, Strasbourg, 1979.

3- O Atlântico
3.1- Mercadorias, rotas e arquipélagos

Canabrava, Alice Piffer, *O Açúcar das Antilhas (1697-1755)*, S. Paulo, 1981.

Chaunu, Pierre e Hugette, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Tomo I- VIII, vol II bis, Paris, 1959.
- *Place et Rôlle du Brésil dans les Systhèmes de Comunications et dans les Mécanismes de Croissance de l'Économie du XVI éme Siècle*, sep. *Revista de Ciências do Homem*, série A, Lourenço Marques, 1971.

Duncan, T. Bentley, *Atlantic Islands: the Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seveteenth-Century Commerce and Navigation*, Chicago-Londres, 1972.

Edel, Mathew, "The Brazilian Sugar Cicle of the Seventeenth Century and the Rise of the West Indian Competition", *Caribbean Studies*, n°9, 1967, pp.24-44.

Garcia, Rozendo Sampaio, "Contribuição ao Estudo do Aprovisionamento dos Escravos Negros na América Espanhola, 1580-1640", *Anais do Museu Paulista*, Tomo XVI, S. Paulo, 1962.

Gil, Maria Olímpia, *O Arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos Socio-Económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979.

Godinho, V.Magalhães, "Création et Dynamisme Économique du Monde Atlantique", em *Annales, E.S.C.*, n°1, 1950, p. 32-36.

Heers, J. e **Mollat,** M. (ed.), *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde, XV-XIX èmes Siècles. (Rapports présentés au XII Congrès International des Sciences Historiques par la Comission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII colloque, Vienne, 1965)* Paris, 1965.

Lobo Cabrera, Manuel, "Relaciones entre Gran Canaria, Africa e America atraves la frota de negros" em *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Gran Canaria, 1979, pp.77-98.

Mauro, Frédéric, "Les Routes Portugaises de l'Atlantique", *Las Rutas del Atlantico. Tabajos del Noveno Coloquio Internacional de Historia Maritima, Set. 24-30, 1967,* Sevilla, 1969, pp.132-162.
- *Espaces Maritimes et Économie Coloniale Brésilièn*ne *(1500-1580),* sep. *Bulletin des Études Portugaises,* tomo XXXI, Nouvelle série, 1970.
- *L'Économie Européenne et l'Atlantique Sud aux XVII et XVIII ème Siècle (Brésil et Portugal)* sep. *V Coloquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, Coimbra, 1965.

Magalhães, Joaquim Romero, " A Construção do Espaço Brasileiro", **Bethencourt**, Francisco e **Chaudhuri**, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, Circulo de Leiotres, 1997, pp.28-64.

Morales Lezcano, Victor, *Relaciones Mercantiles entre Inglaterra y los Archipielagos del Atlantico Iberico. Su Estrutura y su Historia (1503-1783),* La Laguna, 1970.

Rapp, Richard, "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony", *The Journal of Economic History*, vol 35, n°3, 1975, pp. 499-525.

Salvador, José Gonçalves, *Os Magnatas do Tráfico Negreiro*, S. Paulo, 1973.
- *Cristãos-Novos e o Comércio no Atlântico Meridional*, S. Paulo, 1973.

Santos, Maria Emília Madeira e **Albuquerque**, Luís de (dir.), *História Geral de Cabo Verde*, vol. II, Lisboa, 1995.

Scammel, Geoffrey, "The English in the Atlantic Islands c. 1450-1650" em *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In Memoriam*, Vol. I, Lisboa, 1989, pp. 329-352.

Schwartz, Stuart, "Os escravos 'Remédio de todos as outras couzas'", **Bethencourt,** Francisco e **Chaudhuri**, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leiotres, 1997, pp.232-247.

Serrão, Joel, *Temas Históricos Madeirenses*, Funchal, 1992.

Silbert, Albert, *Un Carrefour de l'Atlantique. Madère.1640-1820*, Lisboa, 1954.

Silva, José M. Azevedo e, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico: Séculos XV-XVII*, Dissertação Doutoramento, Universidade Letras de Coimbra, vol. I-II, Coimbra, policopiado, 1993.

Torres Santana, Elisa, *El Comercio de las Canarias Orientales en Tiempos de Felipe III*, Gran Canaria, 1991.

Vieira, Alberto, "O Açúcar na Madeira: séculos XVII e XVIII", em *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1993, pp. 325-352.

- *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, Funchal, 1993.

Vila Vilar, Henriqueta, *Hispano-America y el Comercio de Esclavos: los asientos portugueses*, Sevilha, 1977.

- "Las Canarias como base de aprovisionamento de navios portugueses", *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Gran Canaria, 1979, pp. 285-300.

- "Aspectos maritimos del comercio de esclavos com hispano-america en el siglo XVII" em **Friedland**, Klaus (ed.), *Maritime Aspects of Migrations*, Viena, 1989, pp. 181-205.

3.2- Crises e Conjunturas

Elliot, J.H., "Revolution and Continuity in Early Modern Europe" (reeimpressão) **Parker,** Geoffrey; **Smith**, Lesley, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, 1ª ed., London, New York, 1997.

Kindleberger, Charles P., "The Economic Crisis of 1619 to 1623", *The Journal of Economic History*, vol. 51, nº1, 1991, pp.149-175.

Mauro, Frédéric, *Monnaie et Conjuncture a Lisbonne au XVII ème Siècle*, sep. *Hommage à Lucien Febvre*, Paris, 1954.

Romano, Rugiero,"Tra XVI e XVII Secolo. Una Crise Economica: 1619-1622", *Revista Storica Italiana*, vol. LXXIV, nº3, 1962, pp. 408-531.

Schoffer, Ivo, "Did Holland's Golden Age coincide with a period of crisis?", **Parker**, G., **Smith,** Lesley, *The General Crisis of the Seventeenth Century*, 2ªed., London, New York, 1997, p. 87-107.

3.4- Navegação e corso

Berger, Paulo, "Incursões de Corsários e Piratas à Costa do Brasil: 1500-1622", *História Naval Brasileira,* vol I, Tomo II, Rio de Janeiro, 1975.

Braga, Isabel Drumond, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVII). Cativos e Renegados nas Franjas das Sociedades em Confronto,* Ceuta, 1998.

Coindreau, Roger, *Les Corsaires de Salé,* Paris, 1948.

Cooper, J. P., "Sea-Power", *The Cambridge Modern History,* Vol. IV, Cooper, J. P. (dir) *The Decline of Spain and the Thirty Years War (1609-48/59),* Cambridge, 1970, pp.226-238.

Ferreira, Ana Maria Pereira, *Problemas Marítimos entre Portugal e a França na Primeira Metade do Século XVI,* Redondo, 1995.

Guedes, Max Justo, "Segurança da navegação nos Séculos XVI-XVIII. Navios Artilhados, Frotas e Comboios", *História Naval Brasileira,* vol. II, Tomo II, Rio de Janeiro, 1979.
- "O Condicionalismo Físico do Atlântico e a Navegação à Vela", *História Naval Brasileira,* vol. I, Tomo I, Rio de Janeiro, 1975.
- "As Guerras Holandesas no Mar", *História Naval Brasileira,* Vol III, Tomo I-a, Rio de Janeiro, 1990.

Ireland, J. de Coursy, "The Corsairs of North Africa", *The Mariner's Mirror,* vol 62, n°3, 1976, pp. 271-283.

4- Monografias e estudos de portos

Bernal Rodriguez, M. e **Collantes de Téran Sánchez**, A., "El Puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)", **Cavaciocchi**, S. (ed.), I *Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987),* Florença, 1988, pp. 779-824.

Bernard, Jacques, *Navires et Gens de Mer à Bordeux (vers 1400-1550),* vol. I-III, Paris, 1968.

Bouza-Alvarez, F., - "Lisboa, sozinha, cidade quase viúva", *Penélope, Fazer e Desfazer a História,* n° 13, 1994, pp. 71-93.

Braudel, Fernand e **Romano**, Ruggiero, *Navires et Marchandises à l'Entrée du Port de Livourne (1547-1611),* Paris, 1951.

Butel, Paul, "La Construction Navale et les Industries Annexes dans les Ports de Commerce au Sud de la Loire (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) au XVII et XVIII èmes Siècles", **Cavaciocchi**, S. (ed.)- I *Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987),* Florença, 1988, pp. 689- 701.

Carrière, Charles, *Négotiants Marsaillais au XVIII ème Siècle. Contribuition à l'étude des économies maritimes,* Tomo I-II, Marselha, 1973.

Castelo Branco, Fernando, *Lisboa Seiscentista,* Lisboa, 1956.
- "Descrição Seiscentista do Porto", *O Tripeiro,* 3ª série, ano 14, nº6, 1958, p.184-185.
- "Renovação Urbana. O Bairro Alto", em **Moita**, Irisalva (coord), *O Livro de Lisboa,* Lisboa, 1994, pp.219-226

Cavaciocchi, Simonetta (ed.), I *Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987),* Florença, 1988.

Cipolla, Carlo, *O Burocrata e o Marinheiro,* Lisboa, 1997.

Coelho, J. Borges, "Lisboa e o Atlântico na Viragem do Século XVI para o Século XVII", em *Mediterrâneos e Atlânticos: Encontros de Civilizações. Actas dos 2º Cursos Internacionais de Verão de Cascais,* Cascais, 1996, pp.139-154.

Cortesão, Jaime, "A Economia da Restauração", *Congresso do Mundo Português,* Vol. VII, Lisboa, 1940, pp. 671-687.

Costa, Leonor Freire, "Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre Lisboa de Quinhentos", em *Penélope, Fazer e Desfazer a História,* nº13, 1994, pp.33-53.

Crouzet-Pavan, Elisabeth, "Le Port de Vénise à la Fin du Moyen Âge: entre la lagune et la ville , un "effet" portuaire?", **Cavaciocchi**, S. (ed.), *I Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987),* Florença, 1988, pp. 625-652.

Cruz, António, A.F., *O Porto Seiscentista. Subsídios para a sua História,* Porto, 1943.

Delafosse, M. Marcel, "Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime a Bordeau et La Rochelle principalement aux XVII et XVIII ème Siècle", **Mollat,** M. (ed), *Les Sources de l'Histoire Maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII ème Siècle. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 20-23 Mai 1959.* Paris, 1962, pp. 271-289.

Deveau, Jean-Michel, "La Rochelle au XVI Siècle", em **Masson**, Ph., **Vergée-Franceschi**, M. (eds.), *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes,* Paris, 1993, pp.143-154.

Dias, João José Alves, "Subsídios para o Estudo do Movimento e Comércio da Barra do Douro no Século XVII", *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A.H. de Oliveira Marques,* Vol. II, Lisboa, 1983, pp.159-177.

Ferreira, J.A. Pinto, *Visitas de Saúde às Embarcações Entradas na Barra do Douro, nos Séculos XVI e XVII*, Porto, 1977.

Klein, P. W., "'Little London': British Merchants in Rotterdam during the Seventeenth and Eighteenth Centuries", **Coleman**, D. C. e **Mathias**, Peter (eds.), *Enterprise and History. Essays in Honour of Charles Wilson*, Cambridge, 1984, pp. 116 – 134.

Lesger, Clé, "Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700", Davis, Karol; Noordegraaf, Leo (eds.), *The Dutch Economy in the Golden Age*, Amsterdam, 1993, pp. 185-217.

Loureiro, Adolfo, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. I, Lisboa, 1904.

Masson, Ph. e **Vergé-Franceschi**, M. (ed.), *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes*, Paris, 1993.

Mauro, Frédéric, *Porto et le Brésil (1500-1800)*, sep. *Revista de História*, vol. II, 1979.

Meyer, Jean, *L'Armement Nantais dans la Deuxième Moitié du XVIII Siècle.* Paris, 1969.
- "Nantes au XVI ème siècle. Tentative de mise en situation", **Masson,** Ph. e **Vergé-Franceschi**, M. (ed.), *La France et la Mer au Siècle des Grandes Découvertes*, Paris, 1993, pp. 91-125.

Moita, Irisalva, "Lisboa no Século XVI. A cidade e o ambiente", em **Moita**, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa, 1994, pp. 139-167.

Moreira, Manuel António Fernandes, *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, 1984.
- *Os Mercadores de Viana e o Comércio do Açúcar Brasileiro no Século XVII*, Viana do Castelo, 1990.
- *Os Mareantes de Viana e a Construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, 1995.

Morgan, Keneth, *Bristol and the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*, Cambridge, 1993.

Oliveira, Aurélio e **Garcia Lombardero**, Jaime, *Alguns Dados em torno das Relações Económicas entre o Porto, sua região e a Galiza na Época Moderna_ séculos XVII e XVIII.* Sep. *Revista de História*, vol II, Porto, 1979.

Oliveira, Aurélio, "Vinhos de Cima-Douro na primeira metade do século XVII. A primeira grande questão vinícola o Douro", *Gaya*, vol. II, 1984, pp. 213-230.
- "Os vinhos no Porto: 1600-1700 (política e administração municipais)", *Douro. Estudos e Documentos*, nº3, 1997, pp. 46-70.

Polónia, Amélia, *Vila do Conde. Um Porto Nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista.* Dissertação de Doutoramento em História, Faculdade de Letras do Porto, Porto, policopiado, 1999.

Price, Jacob, "Economic Function and the Growth of Amarican Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History,* vol. VIII, 1974, pp. 123-186.

Ramos, Paulo Oliveira, "Porto de Lisboa", em Francisco **Santana** e Eduardo **Sucena** (dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994, p.

Rau, Virgínia, *Exploração e Comércio do Sal de Setúbal*, Lisboa, 1951.
-"Subsídios para o Estudo do Movimento dos Portos de Faro e Lisboa durante o Século XVII", *Anais da Academia Portuguesa de História*, II série, Vol. V, Lisboa, 1955, pp.199-277.

Reis, Maria de Fátima, "Um Livro de Visitas a Naus Estrangeiras. Exemplo de Viana do Castelo (1635-1651)", **Santos**, Maria Helena Carvalho dos (coord.), *Inquisição*, vol. II, Lisboa, 1989, pp. 709-742.

Rodrigues, Teresa, "Um Espaço Urbano em Expansão. Da Lisboa de Quinhentos à Lisboa do Século XX", *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, n°13, 1994, pp. 95-117.

Serrão, J. Veríssimo, "Surto Regional Português da Legislação dos Filipes, 1581-1625" em *As Áreas Regionais na Formação Histórica de Portugal. Actas do Colóquio*, Lisboa, 1975, pp.381-462.

Serrão, Joel, *Em Torno das Condições Económicas de 1640,* sep. *Vértice,* Coimbra, s/d.

Sigmund, J.P., "Developement of Dutch Harbours. 1500-1800. A Survey", **Cavaciocchi**, S. (ed.), I *Porti como Impresa Economica: Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 Maggio, 1987),* Florença, 1988, pp. 381-907.

Silva, Francisco Ribeiro da, *Porto e Galiza: embarcações galegas no transporte de vinho do Douro (1622 e 1626)*, Porto, 1984.
- *O Porto e o seu Termo (1580-1640). Os Homens, as Instituições e o Poder*, vol. I-II, Porto, 1988.

Tadic, M. Torjo, " Le Port de Raguse et sa Flote au XVI Siècle", **Mollat,** M. (ed.), *Le Navire et l'Économie Maritime du moyen-Age au XVIII Siècle, principalement en Méditerranée. Travaux du deuxième colloque d'Histoire Maritime, mai 1957,* Paris, 1958, pp. 9-20.

Trocmé, Etienne e **Delafosse,** M. Marcel - *Le Commerce Rochellais, de la fin du XV ème Siècle au début du XVII ème Siècle*, Paris, 1952.

5- Marinhas e economia do transporte

Bailyn, Bernard e Lotte, *Massachusetts Shipping, 1697-1714. A Statistical Study*, Cambridg, Massachusetts, 1959.

Barbour, Violet, "Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century", *Economic History Review*, 1ª Serie, nº1, 1929/30, pp. 261-290.

Braudel, Fernand e **Spooner**, Frank, "Régimes allimentaires d'autrefois: proportions et calculs en calories", *Annalles, E.S.C*, 1961, nº3, pp. 568-574.

Bruijn, Jaap R, "Productivity, Profitability and Costs of Private and Corporate Dutch Ship owning in the Seventeenth and Eighteenth Centuries", Tracy, James (ed.), *The Rise of Merchant Empires; Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1990, pp. 174-194.

Bruijn, Jaap, **Van Heslinga**, Els Van Eyck, "Seamen's employment in the Netherlands (1600-1800)", *The Mariner's Mirror*, vol. 70, nº1, 1984, pp.7-20.

Brulez, Wilfrid, "Shipping Profits in the Early Modern Period" , *The Low Countries History Yearbook*, nº14, 1981, pp. 65-84.

Coll Julià, N., "Aportación al estudio de los patrones y de la propriedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad Media", *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, Vol. I, Barcelona, 1965, pp.377-393.

Davis, Ralph, "Merchant Shipping in the Economy of the Late Seveteenth Century", *Economic History Review*, Vol. 9, nº3, 1956, pp. 59-73.
- "Earnings of capital in the English Shipping Insdustry, 1670-1730", *The Journal of Economic History*, vol. XVII, nº3, 1957, pp. 409-425.
- *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 2ª ed., Devon, 1972.

Fanfani, Tomaso (ed.) *La Penisola Italiana e il Mare. Costruzioni Navali, Trasporti e Commerci tra XV e XX Secolo*, Napoles, 1993.

Ferreira, J.A. Pinto, "Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do Reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos", *Boletim Cultural, Câmara Municipal do Porto*, Porto, nº30, 1967, pp.331-392

Heers, Jacques, "Rivalité ou collaboration de la tèrre et de l'eau? Position générale des problèmes", em **Heers**, J. e **Mollat,** M. (ed.), *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde, XV- XIX èmes Siècles. (Rapports présentés au XII Congrès International des Sciences Historiques par la Comission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII colloque, Vienne, 1965)* Paris, 1965, pp.13-63.

Hocquet, Jean-Claude; **Vauchez**, André (ed.), *Horizons Marins. Itinéraires Spirituels (XV-XVIII siècles). Marins, Navires et Affaires*, Vol. II. Paris, 1987.

Jarvis, Rupert C., "Fractional Shareholding in British Merchant Ships with Special reference to the 64 th", *The Mariner's Mirror*, vol. 45, n°4, 1959, pp. 301-319.

Jeannin, Pierre, "Hambourg et la Péninsule Ibérique", *Annales, E.S.C,* n°2, 1956, pp. 223-227.
- "Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 a 1640 d'après les sources prussiennes", Mollat, M.(ed.), *Le Navire et l'Économie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII Siècle. Traveaux du Troisième Colloque International d'Histoire Maritime Tenu les 30, 31 mai 1958,* Paris, 1960, pp.45-69.

Kellenbenz, H., "Les Allemands sur les Routes de l'Atlantique", *Las Rutas del Atlantico. Tabajos del Noveno Coloquio Internacional de Historia Maritima, Set. 24-30, 1967*, Sevilla, 1969, pp. 163-207.

Kirk, Thomas, "A Little Country in a World of Empires: Genoese Attempts to Penetrate the Maritime Trading Empires of the Seventeenth Century", *Journal of European Economic History*, vol. 25, n°2, 1996, pp. 407-421.

Koninckx, Christian, "Convoyeurs et Convoyés au XVI ème Siècle aux Pays-Bas Espagnols. Quelques aspects de la vie à bord en mer" em *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. Navi, Navigazione nei secoli XV e XVI, Genova, 26-28 Ottobre, 1987*, vol. I, Genova, 1990, pp. 63-88.

Lane, Frederic, "Technology and Productivity in Seaborn Transportation", **Marx**, Anna Vannini, - *Trasporti e Sviluppo Economico, Secoli XII-XVIII. Atti della Quinta settimana di Studio*, Florença, 1973, pp. 233- 244.

Livermore, H., "A Marinha Mercante Holandesa no Comércio do Brasil", *Revista Portuguesa de História,* T. V, Coimbra, 1951, pp. 493-498.

Marx, Anna Vannini, *Trasporti e Sviluppo Economico, Secoli XII-XVIII. Atti della Quinta settimana di Studio*, Florença, 1973.

McGrath, Patrick, "Merchant Shipping in the Seveteenth Century. The evidence of the Bristol *Deposition Books*", *The Mariner's Mirror,* vol. XL, n°4, 1954, pp. 282-293 e Vol. XLI, n°1, 1955, pp. 23-37.

Medeiros, José Gago da Câmara, *O Transporte Marítimo*, Lisboa, 1942.

Mello, José Antônio Gonsalves de, "Os Livros de Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605." *Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco*, n°58, 1993, pp.21-143.

Menard, Russel R., "The Chesapeack Tobacco Industry, 1617-1730", *Research in Economic History*, 1980, n°5, pp. 109-177.
- "Transport Costs and Long-Range Trade, 1300-1800: Was there a European Transport Revolution in Early Modern Era?", **Tracy**, James (ed.), *The Political Economy of Mefchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1991, pp. 228-275.

Minchinton, Walter, "Corporate Ship Operation from Late Sixteenth to Late Eighteenth Century", *International Journal of Maritime History*, vol. II, n°1, 1990, pp. 117-154.

Mollat, M. (ed), *Le Navire et l'Économie Maritime du moyen-Age au XVIII Siècle, principalement en Méditerranée. Travaux du deuxième colloque d'Histoire Maritime, mai 1957,* Paris, 1958.
- *Le Navire et l'Économie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII Siècle. Traveaux du Troisième Colloque International d'Histoire Maritime Tenu les 30, 31 mai 1958,* Paris, 1960.
- (ed) *Les Sources de l'Histoire Maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII ème Siècle. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 20-23 Mai 1959.* Paris, 1962.
- "The french Maritime Community: a slow progress up the social scale from the Midle Ages to the Sixteenth Century", *The Mariner's Mirror*, vol. 69, n°2, 1983, pp. 115-128.

Morineau, Michel, *Pour une Histoire Économique Vraie*, Lille, 1985.

Mota, A Teixeira, *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal*, Lisboa, 1969.

North, Douglass, "The Role of Transportation in the Economic Development of North America", **Heers**, J. e **Mollat**, M., (eds) *Les Grandes Vois Maritimes dans le Monde. XV-XIX ème Siècles. (Rapports présentés au XII Congrés International des Sciences Historiques par la Comission International d'Histoire maritime à l'occasion de son VII Colloque. Vienne, 29 aout- 5 sept. 1965,*) Paris, 1965, pp. 209-246.
-"Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *The Journal of Political Economy*, vol. 76, n°5, 1968, pp. 953-967.

Phillips, Carla Rahn, *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore-London, 1986.

Piergiovanni, Paola Masse, "Aspeti finaziari ed economici della gestione di una nave alla metà del Cinquecento", **Fanfani,** Tomaso (ed.) *La Penisola Italiana e il Mare. Costruzioni Navali, Trasporti e Commerci tra XV e XX Secolo*, Napoles, 1993, pp. 107-125.

Polónia, Amélia, *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648),* sep. *Revista da Faculdade de Letras do Porto,* Porto, 1995.
- "Os Náuticos das Carreiras Ultramarinas", *Oceanos*, n°38, 1999, pp.113-129.

Polónia, Amélia, **Osswald**, Helena, "O Reverso do Tratado de Tordesilhas", *Vértice*, II série, n°6, 1994.

Riis, Thomas, "Navigation et formation des marins en Escosse vers 1600", em **Dubois**, Henri, **Hocquet**, Jean-Claude; Vauchez, André (ed.), *Horizons Marins. Itinéraires Spirituels (XV-XVIII siècles). Marins, Navires et Affaires*, Vol. II. Paris, 1987, pp. 295-304.

Scammel, Geoffrey, "Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century", *Mariner's Mirror*, 1970, vol. 56, n°2, pp. 131-154.

Shepherd, John; **Walton**, Gary, *Shipping, Maritime Trade and The Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972.

Sluiter, Engel, "Dutch Maritime Power and the Colonial Satus Quo (1585-1641)", *Pacific Historical Review*, n° 11, 1942, pp.29-41.

Tucci, Ugo, "Venitian Ship-Owners in the XVI th Century", *The Journal of European Economic History*, vol. 16, n°2, 1987, pp.277-296.
- "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna", **Fanfani,** Tomaso (ed.) *La Penisola Italiana e il Mare. Costruzioni Navali, Trasporti e Commerci tra XV e XX Secolo*, Napoles, 1993, pp. 57-70.

Van Royen, P.C, "Manning the Merchant Marine: The Dutch Maritime Labour Market about 1700", *International Journal of Maritime History*, vol. I, n°1, 1989, pp. 1-28.
- "The First Phase of the Dutch Straatvaart (1591-1605). Fact and Fiction", *International Journal of Maritime History*, vol. II, n°2, 1990, pp.69-102.

Walton, Gary, "A Measure of Productivity Change in American Colonial Shpping", *Economic History Review*, vol. 21, n°2, 1968, pp.268-282.
- "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *Economic History Review*, vol. 20, n°1, 1967, pp. 67-78.
- "Obstacles to Tchnical Diffusion in Ocean Shipping, 1675-1775", *Explorations in Economic History*, vol. 8, 1970-1971, pp. 121-140.

Wilson, Charles, "Transport as a Factor in the History of Economic Development", *Journal of European Economic History*, vol. II, n°2, 1973, pp. 320-337.

6- Arqueologia Naval

Barata, J. G. Pimentel, *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. I-II, Lisboa, 1989.

Casado Soto, José Luis, *Los Barcos Españoles del Siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.

Costa, Leonor Freire, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A Construção Naval para a Rota do Cabo no Século XVI*, Cascais, 1997.

Fonseca, H. Quirino da, *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*, Coimbra, 1934.
- "O Problema das Tonelagens e formas de Querena dos navios de Vasco da Gama" em *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Letras, tomo I, 1936, pp. 297-359.

Lane, Frederic, "Tonnages, Medieval and Modern", *Economic History Review*, Vol. XVII, n°2, 1964, pp. 213-233.

McCusker, John J., "The Tonnage of Ships Engaged in British Colonial Trade during the Eighteenth Century", *Research in Economic History*, 1981, vol. 6, pp. 73-105.

Mendonça, Henrique Lopes de, *Estudos sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI*, 2ª ed., Lisboa, 1971.

Morineau, Michel, *Jauges et Méthodes de Jauge Anciennes et Modernes*, Paris, 1966.

7- Os agentes (migrações, cristãos novos, judeus e comerciantes)

Azevedo, J. Lúcio de, *História dos Cristãos Novos Portugueses*, Lisboa, 1921.

Baião, António, *Episódios Dramáticos da Inquisição Portuguesa*, Vol. I-II, 3ª ed., Lisboa, 1973.

Bethencourt, Francisco, "Inquisição", **Centeno**, Yvette Kace, *Portugal: Mitos Revisitados*, Lisboa, 1993, pp. 99-139.
- *História das Inquisições. Portugal, Espanha e Itália*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.

Boyajian, James, *Portuguese Bankers at the Court of Spain, 1626-1656*, New Jersey, 1983.
- *Portuguese Trade in Asia, under the Habsbourgs 1580-1640*, Baltomore, 1993.

Brito, Pedro de, "Verflechtung - Um método para a pesquisa, exposição e análise de grupos dominantes", *Penélope, Fazer e Desfazer a História*, n° 9/10, 1993, pp. 231-239.

Broens, Nicolás, *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las Redes Comerciales Portuguesas (1627-1635)*, Madrid, 1989.

Caro Baroja, Júlio, *Los Judios en la España Moderna y Contemporanea*, vol.I-III, Madrid, 2ªed , 1962.

Cozzi, Caetano, *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII. (Atti del Convegno Internazionale Organizato dall' Istituto di Storia della Societá e dello Stato Veneziano della Fundazione Giorgio Gini. Venezia, 5-10 Jun., 1983)*, Milão, 1987.

Curtin, Philip, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge, 1984.

Dessert, Daniel, "O Financeiro", em **Villari**, Rosario (dir.), *O Homem Barroco*, Lisboa, 1995, pp.61-80.

Dov Cooperman, Bernard, "Venetian Policy Towards Levantin Jews in its Broader Italian Context", **Cozzi**, Caetano, *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII. (Atti del Convegno Internazionale Organizato dall' Istituto di Storia della Societá e dello Stato Veneziano della Fundazione Giorgio Gini. Venezia, 5-10 Jun., 1983)*, Milão, 1987, pp. 65-84.

Israel, Jonathan, "The Jews of Venice and their Links with Holland and with Dutch Jewry. 1600-1710", **Cozzi**, Caetano, *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII. (Atti del Convegno Internazionale Organizato dall' Istituto di Storia della Societá e dello Stato Veneziano della Fundazione Giorgio Gini. Venezia, 5-10 Jun., 1983)*, Milão, 1987, pp. 95-116.
-"Sephardic Immigration into the Dutch Republic, 1595-1672", *Studia Rosenthaliana*, vol. XXIII, nº2, 1989, pp. 45-53.
- *La Judería Europea en la Era del Mercantilismo, 1550-1750*, Madrid, 1992.

Koen, E.M, "Notarial Records relating to Amsterdam Portuguese Jews before 1639", *Studia Rosenthaliana*, vol. 32, nº1, 1998, pp. 82-94
- "Notarial Records relating to Amsterdam Portuguese Jews before 1639", *Studia Rosenthaliana*, vol. 33, nº1, 1999, pp. 80-94.

Lapeyre, Henri, *Une Famille de Marchands, les Ruiz*, Paris, 1955.

Magalhães, J. Romero, *Assim se Abriu Judaísmo no Algarve*, sep. *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1981.
- "Em busca dos "tempos" da Inquisição (1573-1615)". *Revista de História das Ideias*, nº 9, Coimbra, 1987, pp. 191-228.
- *Os Ingleses no Algarve nos séculos XVII e XVIII*, Sep. *Anais do Município de Faro*, Faro, 1990.

Mauro, Frédéric, "Merchant Communities, 1350-1750" , **Tracy**, James (ed.) *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, 1990, pp.255-286.

Mello, José Antônio Gonsalves de, *Gente da Nação. Cristãos-Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654*, 2ªed, Recife, 1996.

Novinsky, Anita, *Cristãos-Novos na Bahia*, S. Paulo, 1972.

Olival, Fernanda, "A Família de Heitor Mendes de Brito: um percurso ascendente", **Tavares**, Maria José Ferro (org.), *Poder e Sociedade. (Actas das Jornadas Interdisciplinares)*, Vol. II, Lisboa, 1998, pp. 111-129.
- *Honra, Mercê e Venalidade: as Ordens Militares e o Estado Moderno em Portugal (1641-1789).* Dissertação de Doutoramento em História Económica e Social, Universidade de Évora, policopiado, 1999.

Oliveira, António, "Migrações Internas e a Média Distância em Portugal de 1500 a 1900", *Arquipélago*, 2ª série, vol. I, nº 1, 1995, pp. 259-307.

Pedreira, Jorge M., *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa. De Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social,* Dissertação de Doutoramento da F.C.S.H., UNL, Policopiado, 1995.

Rau, Virgínia, *Fortunas Ultramarinas da Nobreza Portuguesa no Século XVII,* Sep. *Revista Portuguesa de História,* tomo VIII, Coimbra, 1961.

Roth, Cécil - *Les Marranes a Rouen. Un chapitre ignoré de l'histoire des juifs en France,* Paris, 1929.

Russel-Wood, A . J.R., "Ritmos e Destinos de Emigração", **Bethencourt**, Francisco e **Chaudhuri**, Kirti, História da Expansão Portuguesa, Vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp.114-125;
- "Grupos Sociais", **Bethencourt**, Francisco e **Chaudhuri**, Kirti, História da Expansão Portuguesa, Vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp.169- 188.

Saraiva, António José, *Inquisição e Cristãos-Novos,* Porto, 3ª ed. , 1969.

Schaub, Jean-Frederic,"A Falência de Henrique Sinel. Insucesso Comercial ou Desafio Político?", *Penelope. Fazer e Desfazer a História,* nº9/10, 1993, pp. 151-162.

Schillington, V.N. e **Chapman**, A.B.W., *The Commercial Relations of England and Portugal,* Londres, S/d.

Shaw, L.M.E, *Trade, Inquisition and the English Nation in Portugal, 1650-1690,* Manchester, 1989.
- *The Anglo Portuguese Aliance and the English Merchants in Portugal, 1654-1810,* Manchester, 1998.

Silva, José Gentil da, *Stratégie des Affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres Marchandes des Rodrigues d'Évora e Veiga,* Paris, 1956.

Smith, David Grant, *The Portuguese Mercantil Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690,* PhD, Austin, Texas, 1975.

Smith, David Grant e **Flory**, Rae, "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eigteenth Centuries", *Hispanic American Historical Review,* vol. 58, nº4, 1978, pp. 571-594.

Solomon, H. P. , *Portrait of a New Christian, Fernão Alvares Melo (1569-1632),* Paris, 1982.
- *Os Primeiros Portugueses em Amsterdão. Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo 1595-1606,* Braga, 1983.

Swetschinski, Daniel - *The Portuguese Jewish Merchants of the Seventeenth century Amsterdam. A social profile.* PhD dissertation, Brandeis University, 1980.
- "Kinship and Commerce: the foundations of Portuguese Jewish Life in seventeenth-century Holland", *Studia Rosenthaliana,* vol. XV. N°1, 1981, pp. 52-74.

Torrão, Maria Manuel, "Rotas Comerciais, agentes económicos, meios de pagamento", **Santos**, Maria Emília Madeira e **Albuquerque**, Luís de (dir.), *História Geral de Cabo Verde,* Lisboa, 1995, pp. 17-123.
- "De Santiago para a Costa da Guiné: a transferência do centro geográfico dos negócios e a manutenção da elite comerciante. As transacções da companhia de António Fernandes Landim e Francisco Dias Mendes de Brito", *Arquipélago,* 2ª série, n°2, 1997, pp. 83-118.

Torres, J. Veiga, "Uma longa guerra social: os ritmos de repressão inquisitorial em Portugal", *Revista de História Económica e Social,* n°1, 1978, pp. 55-68.
- "Uma longa guerra social. Novas perspectivas para o estudo da Inquisição Portuguesa. A Inquisição de Coimbra", *Revista de História das Ideias,* n°8, Coimbra, 1986, pp. 59-70.

Vaux de Foletier, F. de - "Les Portugais à Rouen, du XVII Siècles au XVIII ème Siècle". *Congresso do Mundo Português,* Lisboa, 1940, Vol. VII, pp.521-536.

Wiznitzer, Arnold, *Os Judeus no Brasil Colonial,* S. Paulo, 1966.

Wolff, Eggon e Friede - "Os Judeus Portugueses de Amsterdão e o Brasil", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro,* Abril/Junho, 1986, pp. 428-442.

8- Instituições, organização empresarial, seguros e crédito marítimo

Amzalak, Moisés Bensabat (ed. e estudo introdutório), *O Tratado de Seguros de Pedro de Santarem,* Lisboa, 1959.

Angiolini, Franco e **Roche,** Daniel (ed.), *Cultures et Formations des Négociantes dans l'Europe Moderne,* Paris, 1995.

Barbour, Violet, "Marine Risks and Insurance in the Seventeenth Century", *Journal of Economic and Business History,* vol. I, 1928-1929, pp. 561-596.

Bernal, Antonio-Miguel, *Dinero y Credito en el Comercio Colonial Español das Americas,* Sevilla, 1992.

Bibiloni Amengual, Andreu, "El Derecho de Contrabando en las Relaciones Comerciales Mallorquinas (1640-1720)", **Martinez Shaw**, Carlos (ed), *El Derecho y el Mar en la España Moderna,* Granada, 1995, pp.31-38.

Blussé, L., e **Gaastra,** F. (ed.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, 1981.

Boiteux, L. A., *La Fortune de Mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.

Borges, José Ferreira, *Das Fontes, Especialidades e Excelência da Administração Comercial segundo o Codigo Comercial Portuguez*, Porto, 1835.

Boullé, Pierre, H., "French Mercantilisme, Commercial Companies and Colonial Profitability", **Blussé,** L., e **Gaastra**, F. (ed.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, 1981, pp. 97-117.

Carlos, Ann M. e **Nicholas**, Stephen, "Theory and History: Seventeenth Century Joint-Stock Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, vol. 56, n°4, 1996, pp. 916-928.

Carreira, António, *As Companhias Pombalinas*, 2ª ed., Lisboa, 1983.

Cavaciocchi, Simonetta (ed.), *L'Impresa. Industria. Commercio. Banca. Secc. XIII-XVIII. Atti delle Ventiduesima Settimana di Studi.30 Aprile-4 Maggio 1990*, Florença, 1991.

Coleman, D. C. e **Mathias,** Peter (eds.), *Enterprise and History. Essays in Honour of Charles Wilson*, Cambridge, 1984.

Comin, Francisco e **Martin Aceña**, Pablo (ed.), *La Empresa en la Historia de España*, Madrid, 1996.

Freire, A. Braamcamp, "Maria Brandoa a do Crisfal", *Archivo Historico Portuguez*, vol. VIII, Lisboa, 1910, pp.73-74 e 126-127.

Guiard y Larrauri, Teofilo, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao e del Comercio de la Vila,* Vol. I-II, Bilbao, 1913.

Imbert, Jean, "Evolution du Régime Juridique de l'Entreprise", em Cavaciocchi, Simonetta (ed.), *L'Impresa. Industria. Commercio. Banca. Secc. XIII-XVIII. Atti delle Ventiduesima Settimana di Studi.30 Aprile-4 Maggio 1990*, Florença, 1991, pp. 61-76.

Jeannin, Pierre, "Distinctions des compétances et niveaux de qualification: les savoires négociants dans l'Europe Moderne", em **Angiolini**, Franco e **Roche**, Daniel (ed.), *Cultures et Formations des Négociantes dans l'Europe Moderne,* Paris, 1995, pp. 363-397.

Jones, S.R.H. e **Ville**, Simon P., "Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Trading Companies", *The Journal of Economic History*, vol. 56, n°4, 1996, pp. 898-915.

Kellenbenz, H., *O Projecto duma "Casa de Contratação" em Lisboa*, sep. *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, vol. V das Actas*, Lisboa, 1961.

Lencastre, Francisco Salles, *Tratado das Alfândegas em Portugal*, tomo I, Lisboa, 1886.

Lisboa, José da Silva, *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha*, Lisboa, 1806.

Marcos, Rui Manuel Figueiredo, *As Companhias Pombalinas. Contributo para a História das Sociedades por Acções em Portugal*, Coimbra, 1997.

Marques, A.H. Oliveira, *Para a História dos Seguros em Portugal. Notas e Documentos*, Lisboa, 1977.

Martinez Gijon, José, "La Comenda en el Derecho Español. La Comenda Mercantil", *Anuario de Historia del Derecho Español*, Tomo XXXVI, 1966, pp.379-456.

- "La Comenda y el Transporte de Mercancias en el Derecho Español de la Baja Edad Media", em **Marx**, Anna Vannini, *Trasporti e Sviluppo Economico, Secoli XII-XVIII. Atti della Quinta settimana di Studio*, Florença, 1973, pp.295-301.

Martinez Shaw, Carlos (ed), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995.

North, Douglass, "Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires", **Tracy**, James (ed.), *The Political Economy of Mefchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, New York, Cambridge, 1991, pp. 22- 40.

Price, Jacob e **Clemens**, Paul G.E, "A Revolution of Scale in Overseas Trade: British Firms in the Chesapeak Trade, 1675-1775", *Journal of Economic History*, vol. 47, n°1, 1987, pp.1-43.

Price, Jacob, "What did Merchants do? Reflections on british oversea trade, 1660-1790", *The Journal of Economic History*, vol. XLIX, n°2, 1989, pp. 267-284.

- "Transaccion Costs: a note on merchant credit and the organization of private trade", Tracy, James (ed.) *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, 1990, pp.276-297.

Romuald, Szramkiewicz, *Histoire du Droit des Affaires*, Paris, 1989.

Roover, Reymond, "The Cambium Maritimum Contract, according the Genoese Notarial Records of the Twelfth and Thirteenth centuries", *Explorations in Economic History*, vol. 7, 1969-70, pp.15-33.

Sanceau, Elaine, *The British Factory Oporto*, Porto, 1970.

Schumpeter, Joseph, *Ensaios. Empresários, Inovação, Ciclos de Negócio e Evolução do Capitalismo*, Oeiras, 1996.

Spooner, Frank C., *Risks at Sea. Amsterdam Insurence and Maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, 1983.

Valdaliso, Jesús Maria, "Las Empresas Navieras Españolas. Estrutura y Financiacion (c.1860-1935)", em **Comin,** Francisco; **Martin Aceña**, Pablo (ed.), *La Empresa en la Historia de España*, Madrid, 1996, pp. 303-323.

8.1- A Companhia Geral e a Restauração

Anderson, R.C., "The Royalists at Sea in 1650", *The Mariner's Mirror*, vol. XVII, nº2, 1931, pp. 135-168.

Azevedo, J. Lúcio de, *História de António Vieira*, Vol. I-II, Lisboa, 1918-1920.

Boxer, Charles, "Padre António Vieira, S.J., and the Institution of the Brazil Company in 1649", *Hispanic Amarican Historical Review*, vol. 29, 1949, pp.474-497.
- As Primeiras Frotas da Companhia do Brasil à Luz de Três Documentos Inéditos - 1648-1652", *Anais do IV Congresso de História Nacional*, vol. V, Rio de Janeiro, 1950, pp. 301-359.
- "Blake and the Brazil fleets in 1650", *The Mariner's Mirror*, vol. 36, Julho, 1950, pp. 212-228 .
- "English Shipping in the Brazil Trade. 1640-65", *The Mariner's Mirror*, v.37, nº3, 1951, pp. 197-230.
- *-The Recovery of Pernambuco (1645-1654)*, sep. *Atlanta*, vol. 2, nº1, Janeiro de 1954.

Caetano, Marcello, *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua História*, Lisboa, 1967.

Cardoso, José Luís, "O Pensamento Económico na Época da Restauração", *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, nº9/10, 1993, pp.135-149.
- "António Vieira e o "tempo dos Flamengos", retórica anti-holandesa e alvitrismo politico-económico", em **Correia de Andrade**, Manuel et Alii (org), *Tempo dos Flamengos e outros Tempos*, Recife, 1999, pp.65-83.

Freitas, Gustavo de, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil", *Revista de História*, vol. III, S. Paulo, 1951.

Guimarães, Vitorino, *As Finanças na Guerra da Restauração, 1640-1658*, sep. *Revista Militar*, Lisboa, 1941.

Macedo, Jorge Borges de, "Companhias Comerciais", **Serrão**, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Vol.II, Porto, 1979.

Rau, Virgínia, *O Pe António Vieira e a fragata Fortuna*, sep. *Studia*, nº2, Lisboa, 1958.

Révah, I.S., *Études Portugaises*, Paris, 1975.

Smith, David Grant, "Old Christian Merchants and the Foundation of the Brazil Company", *Hispanic American Historical Review*, nº2, 1974, pp.233-259.

Winius, George D., "Two Lusitanian Variations on a Dutch Theme: Portuguese Companies in Times of Crisis, 1628-1662", em **Blussé**, L. e **Gaastra**, F (ed.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Regime*, Leiden, 1981, pp. 119-134 .